Good Bikes

Giretto d'Italia con gli amministratori di 24 città per un centro urbano a misura di bici

Dossier Legambiente, Fiab, Cittainbici
realizzato in occasione del
1° Campionato Nazionale della Ciclabilità Urbana

Maggio 2011

Sommario

Good Bikes. Introduzione alla pedalata 4
Ringraziamenti 5
I veicoli del futuro. Vittorio **Cogliati Dezza**, presidente **Legambiente** 6
La bici, paradigma di sostenibilità. Antonio **Dalla Venezia**, presidente **Fiab** 8
Le città a misura di bici, **Gianni Stefanati**, Responsabile **Città in Bici** 10
La città per ciclisti dalla A alla Z 12

Gli amministratori e la ciclabilità in Comune
Michele **Emiliano**, Sindaco di **Bari** 35
Luigi **Spagnolli**, Sindaco di **Bolzano** 37
Carmelo Alberto **D'Addese**, Assessore alla Viabilità di **Carpi** 40
Aldo **Modonesi**, Assessore alla Mobilità di **Ferrara** 42
Giampiero Maria **Gallo**, Consigliere con delega alla Bicicletta di **Firenze** 45
Simone **Farello**, Assessore alla Mobilità di **Genova** 48
Emilio **Bonifazi**, Sindaco di **Grosseto** 50
Massimo **Federici**, Sindaco di **La Spezia** 52
Simone **Uggetti**, Assessore alla Mobilità di **Lodi** 54
Daniele **Sitta**, Assessore alla Mobilità di **Modena** 56
Gianfranco **Pizzolitto**, Sindaco di **Monfalcone** 59
Ivo **Rossi**, Vicesindaco di **Padova** 61
Davide **Mora**, Assessore alla Mobilità di **Parma** 67
Comune di **Pisa** 70
Gabrio **Maraldi**, Assessore alla Mobilità di **Ravenna** 73
Paolo **Gandolfi**, Assessore alla Mobilità di **Reggio Emilia** 76
Assessorato alla Mobilità del Comune di **Roma** 79
Luigi **Dalla Via**, Sindaco di **Schio** 81
Gennaro **Campanile**, Assessore alla Mobilità di **Senigallia** 83
Roberto **Tricarico**, Assessore all'Ambiente di **Torino** 84
Michelangelo **Marchesi**, Assessore alla Mobilità di **Trento** 87
Furio **Honsell** ed Enrico **Pizza**, Sindaco e Assessore alla Mobilità di **Udine** 90
Ugo **Bergamo**, Assessore alla Mobilità di **Venezia** 93
Achille **Variati**, Sindaco di **Vicenza** 97

I partners del Giretto 101
Appendice, i principali progetti europei 105

Good Bikes. Introduzione alla pedalata

Se l'obiettivo di chi ci amministra fosse davvero quello di farci vivere in città con meno traffico, meno smog, meno rumore e con una migliore qualità della vita, una maggiore sicurezza, una piacevole fruibilità degli spazi urbani, il fine dovrebbe giustificare il mezzo di trasporto. Anzi un obiettivo di questo tipo dovrebbe forse imporre un rovesciamento delle gerarchie che caratterizzano la mobilità attuale, assegnando all'auto un ruolo marginale (riducendo il suo uso solo ai casi in cui è effettivamente insostituibile) e dando strada alle biciclette, ai pedoni, al trasporto pubblico e a tante altre soluzioni (bike sharing, car sharing, car pooling) in grado di far risparmiare tempo, soldi, salute, spazio, inquinamento, stress.

In Good Bikes - titolo preso in prestito da un bell'album dei Tetes de Bois dedicato alla bici - proponiamo una raccolta antologica delle migliori esperienze italiane in tema di ciclabilità, lasciando che a raccontarle siano proprio sindaci e assessori di una ventina di centri urbani. La descrizione di queste best practices può spingere, crediamo, quei Comuni dove si pedala solo per sport o non si pedala affatto a copiare e riprodurre alcuni interventi particolarmente significativi, a convincersi che è possibile spostarsi da una parte all'altra della città anche senza mezzi a motore. E nello stesso tempo il fatto che gli amministratori di Vicenza o Ferrara, Reggio Emilia o Trento - posti dove la bicicletta gode dello status di mezzo di trasporto - si siano messi al PC per descrivere quanto è stato fatto e gli obiettivi futuri, può essere anche per loro uno stimolo a fare di più e meglio.

Good Bikes, inoltre, è stato scritto per un'occasione particolare: il Giretto d'Italia. Si tratta del primo Campionato nazionale della ciclabilità urbana - organizzato da Legambiente, Fiab e Cittainbici - che assegnerà la maglia rosa proprio a quei Comuni dove la bicicletta è una valida alternativa ai mezzi a motore. A sfidarsi, tra martedì 3 maggio e venerdì 6 maggio, saranno 27 città divise in tre gironi (grandi, medie e piccole). Vincono la maglia rosa le tre città che, quel giorno, conteranno più ciclisti sul totale dei veicoli in circolazione.

Le città in gara sono una sorta di serie "A" delle biciclette. In Italia infatti gli spostamenti in bici rappresentano solo il 3,8% del totale. Mentre in molti dei Comuni del Giretto si supera con facilità il 10 o anche il 20%. Basta scorrere i nomi dei centri urbani selezionati per questo primo Campionato nazionale della ciclabilità: Bolzano, Ferrara, Modena, Padova, Parma, Ravenna, Reggio Emilia, Trento, Vicenza, Carpi, Grosseto, La Spezia, Lodi, Monfalcone, Pisa, Pordenone, Schio, Udine. Poi ci sono alcune outsider dove oggi la bicicletta è marginale e dove invece proprio le due ruote potrebbero dare una grossa mano a sciogliere l'ingorgo quotidiano come Bari, Firenze, Genova, Milano, Roma, Torino.

Sempre all'interno di Good Bikes abbiamo inserito un a-bici, un alfabeto di interventi per incentivare la ciclabilità urbana che va dalla "A" di Aree Ciclopedonali alla "Z" di Zone 30, proponendo una serie di interessanti casi di studio. Mentre nell'ultimo capitolo parliamo di alcune giovani aziende che hanno avviato una produzione esclusiva di abbigliamento e accessori per il ciclista urbano, un mercato di nicchia, ma che testimonia che il settore ormai è in movimento.

Ringraziamenti

Un particolare ringraziamento ai Têtes de Bois e a Diego Marani, amici di pedale che hanno sostenuto l'idea del Giretto.

I Têtes amano e inseguono la bicicletta da sempre, sin dall'inizio delle propria avventura musicale – dai concerti fatti sulle bici dei panettieri - e, prima ancora, dall'infanzia, da quando il Giro d'Italia si ascoltava sulla radio sistemata sul tavolo di formica verde perché la tv era rotta. Il loro album Goodbike è il frutto di un lungo e approfondito percorso di indagine artistica, passato attraverso un reading musicale, uno spettacolo teatrale, un romanzo sulla bicicletta (I Riciclisti, Ediciclo) firmato dal cantante Andrea Satta - che è stato anche inviato al Tour de France e al Giro d'Italia per due quotidiani nazionali - l'ideazione di un festival e naturalmente l'esplorazione della realtà e dei luoghi che ruotano intorno alla realtà della bicicletta, in tutte le sue sfumature e declinazioni possibili. Goodbike non è solo la corsa, ma un'economia possibile e sostenibile, un modo di guardare le cose, di aggirarsi nel tessuto urbano, di amare.

Diego Marani, è uno scrittore ferrarese autore, tra l'altro, de *La bicicletta incantata*, e funzionario dela Commissione Europea a Bruxelles dove si occupa di cultura e multilinguismo.

Vogliamo anche ringraziare i Comuni di Bari, Bolzano, Carpi, Ferrara, Firenze, Genova, Grosseto, La Spezia, Lodi, Modena, Monfalcone, Padova, Parma, Pisa, Ravenna, Reggio Emilia, Roma, Schio, Senigallia, Torino, Trento, Udine, Venezia, Vicenza che hanno contribuito, con i loro testi, alla realizzazione di una mini antologia sulla ciclabilità.

Un ringraziamento, infine, anche a Luca Fazzalari, che ha curato la grafica del logo del Giretto, e a Mattia Fiorillo, che ha realizzato il disegno dei manifesti pubblicitari.

Good Bikes è una pubblicazione a cura di Laura Binetti

I veicoli del futuro

Vittorio Cogliati Dezza
Presidente nazionale di Legambiente

Fino a non molti anni fa, prima di essere rimpiazzata da un ingorgo pressoché costante, la bicicletta era il mezzo di trasporto urbano per eccellenza. In Italia si pedala ancora moltissimo, ma per sport e non per soddisfare l'esigenza di mobilità. Lo dimostrano, indirettamente, i numeri del parco circolante: nel nostro Paese ci sono circa 30 milioni di biciclette. In numeri assoluti siamo sesti al mondo, dopo Cina (450 milioni), Usa (100 milioni), Giappone (75 milioni), Germania e India (63 milioni). Ma nel traffico questa massa di manubri e catene (che pure non è lontana dal numero di 35 milioni di autoveicoli) non si vede.

La capacità di riconquistare le strade alla ciclopedonalità, anche in comuni che sembrano essersi completamente convertiti agli spostamenti motorizzati, appare senza dubbio possibile quando si fa un giro nelle città dei Paesi Bassi o della Danimarca o - rimanendo in Italia - dell'Emilia Romagna. Il fatto che alcune regioni siano più pedalabili di altre non deriva certo dalle condizioni meteo, dall'orografia e nemmeno da una più spiccata predisposizione culturale della popolazione. L'abitudine alla mobilità dolce deriva, molto più semplicemente, dalle scelte della politica locale.

E' ancora generalizzata la convinzione che l'automobile sia in grado di soddisfare le esigenze di accessibilità dei cittadini a tutte le zone urbane e non urbane. In realtà politiche prive di lungimiranza hanno condannato i cittadini all'ingorgo, alle code, a perdere tempo nella ricerca di un parcheggio. In Europa il 30% dei tragitti in automobile è più corto di 3 km e il 50% è inferiore a 5 km. Gli italiani, quotidianamente, effettuano 5 milioni di spostamenti in auto solo per accompagnare a scuola i figli, sebbene l'86% delle famiglie abiti a non più di un quarto d'ora a piedi da asilo, elementari, medie o superiori.

Sempre nel nostro Paese gli spostamenti motorizzati nel raggio di 2 chilometri sono il 30,8% del totale, quelli tra 2 e 5 chilometri (sono il 22%), quelli tra 5 e 10 chilometri sono il 20,6%. Insomma, in oltre il 50% dei casi, una macchina non percorre tragitti superiori ai 5 chilometri. Su queste distanze le biciclette (come anche i piedi e il trasporto pubblico) sono assolutamente concorrenziali. Ogni spostamento in bicicletta anziché in automobile genera economie e vantaggi importanti, sia per i singoli che per la collettività. In particolare c'è un vantaggio economico (si abbassa la spesa municipale e familiare per l'automobile), si riduce il tempo perso negli ingorghi, diminuisce il rischio sanitario grazie a un'attività fisica regolare, diventa meno necessario il possesso di una seconda vettura.

E poi c'è una minore occupazione di suolo, una maggiore attrattiva del centro città e delle zone commerciali, meno rumore, meno smog, meno emissioni di CO2, una minore aggressione delle sostanze inquinanti al patrimonio monumentale, una riduzione diretta della congestione automobilistica e un indiretto aumento dell'efficienza dei trasporti pubblici.

Attualmente, però, ci sono i sintomi di una significativa inversione di tendenza. Il sondaggio appena realizzato da Ipr Marketing per Legambiente segnala che negli ultimi dieci anni il numero di utenti della bicicletta in città è triplicato, arrivando al 9% della popolazione: in numeri assoluti si tratta di circa cinque milioni di connazionali. Una cifra rilevante, concentrata soprattutto nei Comuni del nord, però – a parte alcuni casi dove i Comuni hanno lavorato bene su questo fronte – il più delle volte sembra essere figlia dello spontaneismo dei singoli più che di interventi sul sistema dei trasporti tesi a favorire la mobilità ciclabile urbana (rete di itinerari protetti integrati nella normale rete viaria, zone30, segnaletica stradale dedicata, attenzione alla sicurezza…).

Fermo restando l'esigenza di una integrata politica dei trasporti urbani, coerente con la frequente promessa degli amministratori di rendere più sostenibile la mobilità nella propria città, a giudizio di Legambiente sono quattro gli ambiti su cui concentrare l'attenzione per favorire una rapida crescita dell'uso della bicicletta: infrastrutture e parcheggi, sicurezza, intermodalità, furti.

Partiamo dalle infrastrutture. Sui principali assi di scorrimento urbano vanno costruiti percorsi ciclabili in sede propria, idonei a garantire il massimo della sicurezza per chi li percorre; le ciclabili devono costituire una rete che assicuri la continuità degli spostamenti in zone diverse della città (collegando adeguatamente tra loro aree centrali e periferiche) moltiplicando a tal fine zone30, zone a traffico limitato, isole ciclopedonali per favorire la nascita di aree a ciclabilità diffusa;

le ciclabili devono essere mantenute e protette dal parcheggio abusivo e dall'invadenza di altri mezzi di trasporto; le ciclabili urbane devono essere collegate a percorsi turistici e lunghi itinerari cicloescursionistici, anche nell'ottica della promozione della bicicletta come mezzo di trasporto turistico. Sul fronte sicurezza si devono promuovere campagne educative e di informazione per bambini e adulti che trasmettano una approfondita conoscenza del codice della strada e favoriscano il reciproco rispetto tra utenti della strada abituando chi si sposta con mezzi a motore ad avere la giusta attenzione verso ciclisti e pedoni. Altra assoluta necessità è la realizzazione di una effettiva intermodalità tra mezzi di trasporto diversi, creando spazi sicuri e accessibili alle biciclette nei parcheggi vicini alle fermate dei bus e delle metropolitane, consentendo di caricare le bici su treni e trasporto pubblico locale dotando i bus di pedane o altri strumenti per il trasporto di biciclette. Infine, bisogna fare qualcosa anche contro i ladri di biciclette, costruendo parcheggi coperti e controllati, diffondendo suggerimenti sulle soluzioni antifurto, realizzando un pubblico registro ciclistico dove "immatricolare" le biciclette.

Più in generale, la proposta di Legambiente punta su un obiettivo riassumibile nella formula 30-30-30. Il traguardo da proporre, per il 2020, è quello di portare al 30% sul totale la percentuale di spostamenti in bicicletta in ambito urbano; trasformare in corsia preferenziale almeno il 30% della rete del servizio di trasporto pubblico locale di superficie; ampliare le zone 30, le ztl e le isole pedonali. Nella convinzione che una città più a misura di bicicletta è una città più a misura di tutti quelli che la vivono.

La bici, paradigma di sostenibilità

Antonio Dalla Venezia
Presidente FIAB

Il traffico produce altro traffico in una spirale senza fine. Ogni risorsa viene spesa e dedicata per mantenere e alimentare questo circolo vizioso. Un irragionevole utilizzo dei veicoli privati a motore, cresciuto in assenza di controlli e limiti, ha prodotto una situazione insostenibile in termini di congestione del traffico, di inquinamento atmosferico, di rumore, di occupazione degli spazi pubblici, di consumo di risorse scarse e non rinnovabili, di insicurezza e incidentalità, di gestione dei tempi di vita, di costi individuali e sociali (si pensi alle patologie correlate agli agenti inquinanti, alla sedentarietà o alle conseguenze degli incidenti mortali o con postumi invalidanti).

Sappiamo che i comportamenti, pur quando non ancora misurabili nel contributo causale da ciascuno prodotto, possono accrescere il danno sistemico o invece ridurlo, inducendo meccanismi virtuosi. Prima che sia troppo tardi occorre dunque invertire la rotta, modificare gli stili di vita orientandosi decisamente verso il risanamento e lo sviluppo sostenibile e compatibile come sfide decisive del nostro futuro. Si tratta di scelte responsabili e di processi che richiedono una partecipazione consapevole, pur nella diversità di ruoli, dei cittadini e degli Stati. I cambiamenti individuali devono essere sostenuti e indirizzati da politiche pubbliche efficaci e virtuose.

La crescita della mobilità è riconosciuta come il principale fattore di incremento delle emissioni che producono alterazioni climatiche. Il tema della mobilità è quindi una delle grandi priorità sia per la riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas responsabili dell'effetto serra, sia per la qualità ambientale e della vita, particolarmente all'interno dei centri urbani. Non si comprende pienamente il diritto alla mobilità individuale senza riflettere anche sui costi economici, sociali ed ambientali prodotti dalla mobilità medesima e sulla necessità di governarli.

In questo quadro, la bicicletta è una delle soluzioni. La bicicletta è in sé quindi un paradigma di sostenibilità, intesa come efficienza ed autosufficienza: non produce emissioni inquinanti, non ingombra, non fa rumore, non dipende da fonti energetiche e non ne spreca. Se dunque ragioniamo di bicicletta è perché essa costituisce un paradigma della mobilità sostenibile, che abbraccia molti temi rilevanti per la desiderabilità della vita in città: mobilità, ambiente, salute, urbanistica, tutela del paesaggio, efficienza energetica.

Una delle prime domande consiste quindi nel chiedersi cosa si vuole che sia la bici: un accessorio, o una risorsa strategica e una componente irrinunciabile della mobilità? Perché dalla visione accolta discendono varie conseguenze. Non ultima il fatto che, se la bici resta solo un nice-to-have, un accessorio desiderabile, tutto ciò che la riguarda potrà sempre essere rinviato a tempi migliori, sotto l'incalzare di altre urgenze.

Le realtà che funzionano, dimostrano che il primo, indispensabile requisito per affrontare il problema , che condiziona tutto il resto, è la volontà politica. Spesso si sente dire, a giustificazione della arretratezza e della lentezza con cui la ciclabilità procede da noi, che "manca la cultura", che è un "problema tecnico", che "non ci sono i soldi", che altrove ci sono "abitudini differenti", ma di stare tranquilli perché "in futuro" la situazione migliorerà. Queste parole tentano in realtà di occultare la mancanza (o la debolezza) della volontà politica che dovrebbe supportare il cambiamento. Un altro punto, che si lega in modo diretto alla volontà, è la necessità di una visione. Occorre chiedersi: che tipo di città vogliamo? Una città per le auto o per le persone? Da questa impronta iniziale discendono per coerente conseguenza scelte che vanno in una direzione o nell'altra. E poi occorre un metodo. Qui il processo conta più del singolo progetto. E' necessario agevolare l'uso della bici. E bisogna prevederlo sin dall'inizio di ogni intervento. Come è stato autorevolmente sostenuto (Enrique Peñalosa al Global Velo-City di Copenhagen) «è da pazzi continuare a fare le cose sempre nello stesso modo e attendersi risultati diversi».

Infine, bisogna stimolare e promuovere la partecipazione. Dei cittadini, delle associazioni, degli utenti. Tuttavia, affinché il coinvolgimento sia reale, motivato e convinto, non solo non può essere limitato a una fase di consultazione pre-elettorale, quando si accarezzano gli elettori, ma occorre anche che non venga mai tradito.

Premesso tutto ciò, è sbagliato ostinarsi a ripetere che, per far circolare le bici, occorre costruire piste ciclabili. E' un'equazione falsa, perché tutte le migliori esperienze insegnano che una buona ciclabilità deriva invece da un mix di ingredienti, dove nessuno è prevalente sugli altri per importanza.
Così, è necessario occuparsi della mobilità (rete coerente di percorsi e corsie ciclabili), della sosta (parcheggi e attrezzature), della intermodalità con il trasporto pubblico (sia possibilità di utilizzo combinato della bici con i mezzi di trasporto collettivo, sia possibilità di interscambio tra bici e mezzi pubblici); della sicurezza (security e safety; manutenzione costante; campagne informative; educazione stradale e cultura della sicurezza; marchiatura antifurto); dei servizi (bike sharing, velostazioni, parcheggi custoditi, infopoint, cartografia, pubblicazioni, mobility management, ecc.), della comunicazione degli aspetti positivi legati all'uso della bicicletta, dell'educazione, a partire dai ragazzi più piccoli.

Non ultimo, segnaliamo la mancanza di una politica nazionale, che da 10 anni non destina un soldo o quasi alla mobilità ciclistica, lasciando sole le amministrazioni locali che devono fare i conti con risorse sempre più scarse. La Germania nel 2008 ha approvato un piano che dovrebbe portare al raddoppio dell'uso della bicicletta entro il 2012. In molte nazioni esiste un coordinamento nazionale per la politiche a favore della ciclabilità con investimenti certi e continuativi. La FIAB chiede da sempre un Servizio Nazionale per la Mobilità Ciclistica che possa mettere un piedi un piano nazionale e attuare politiche per la sicurezza dell'utente non motorizzato.
Solo con un mix di questi ingredienti, a tutti i livelli, si potrà attuare il cambio di passo necessario per considerare la bicicletta uno degli elementi principali ed insostituibili della mobilità urbana.

Le città a misura di bici

Gianni Stefanati
Responsabile Città in Bici
(Coordinamento Nazionale Uffici Biciclette-A21Italy)

Esiste in Italia una Città per Ciclisti? La risposta, scontata, è ovviamente no. Non ci sono città che possano reggere il confronto con Copenhagen, Odense, Groningen o Amsterdam. Come mai? A questa domanda si possono dare due risposte, una, tecnica, che riguarda l'arretratezza del nostro sistema legislativo in materia di ciclabilità e quindi la reale impossibilità da parte delle città di poter operare con fondi e criteri adeguati nello sviluppo della mobilità ciclistica, e una culturale che è il riflesso della visione auto-centrica sviluppata in Italia dall'epoca del boom economico. Abbiamo assistito inermi allo sventramento delle nostre città, alla demolizione di mura secolari per permettere alle auto di invadere i nostri centri storici. A deflorazione avvenuta è difficile tornare indietro ma è questo che ci viene chiesto, dai cittadini, dall'ambiente. Il modello anacronistico della città diffusa, adottato in Italia con decenni di ritardo, ha fatto il resto, aumentando le distanze dai centri attrattori e rendendo la bicicletta non più competitiva. Si vive in un posto, si lavora in un altro, i bambini vanno a scuola in un luogo opposto a dove siamo costretti a fare la spesa; uno schema urbanistico che incoraggia l'uso dell'auto. Un dato di fatto difficile da rimediare.

Tuttavia in Italia ci sono tante Città per Ciclisti... per un aspetto, importante, ma non esaustivo. C'è Padova con le rotonde con ciclisti nell'anello, c'è Bologna con le Case Avanzate, c'è Bolzano con la comunicazione, c'è Reggio Emilia con la Zona 30, c'è Modena con l'estensione della rete e Mestre per la qualità della rete, c'è Ferrara con la tradizione mantenuta, nonostante tutto, c'è Bari che ha sfatato il luogo comune che nel meridione non si può fare nulla per la bici. Tante città che nel loro piccolo hanno fatto parte di quel che si potrebbe fare: Carpi, Firenze, Genova, La Spezia, Lodi, Monfalcone, Padova, Parma, Pisa, Pordenone, Ravenna, Schio, Senigallia, Trento, Treviso, Torino, Udine, Verona, Vicenza. Tanto per citarne alcune che con entusiasmo hanno aderito al Giretto d'Italia. A loro va il nostro ringraziamento per essersi unite in uno sforzo comune, quello di dimostrare all'Italia tutta che "in bicicletta è possibile".

Spesso mi chiedono cosa si può fare per la bicicletta? Semplicemente usarla! Il resto dovrebbe venire da sé sviluppando i tre principali ingredienti per una "città per ciclisti": la volontà politica, la pressione delle associazioni locali, l'apporto economico.

La Commissione Europea da tempo invita gli Stati Membri ad adottare politiche di incentivazione all'uso della bicicletta. Inascoltato in Italia è il Libro Arancio (*Cycling: the way ahead for town and cities* ,European Communities 1999) ma anche il più recente Libro Verde (*Verso una nuova cultura della mobilità urbana, 2007)* dove si legge: "*per rendere più attraenti e sicuri gli spostamenti a piedi e in bicicletta, le autorità locali e regionali dovrebbero adoperarsi per una piena integrazione di queste modalità di trasporto nelle politiche di mobilità urbana (...) e proposto che i comuni urbani e metropolitani prendano in considerazione la*

possibilità di nominare un funzionario appositamente addetto al traffico pedonale e ciclistico.”

L’identificazione all’interno del Comune di una persona che rivesta il ruolo di referente per la ciclabilità è da tempo una delle più forti raccomandazioni in materia da parte della UE e in Italia si è tradotta nell’istituzione di uffici biciclette in decine di Comuni. Ma ciò non basta perché a mancare è sempre uno degli ingredienti principali: l’apporto legislativo ed economico da parte del governo centrale. Le continue richieste di adeguamento del Codice della Strada e il rifinanziamento della 366/98 (*Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica)* non trovano spazio nell’agenda parlamentare lasciando alla volontà politica dei singoli Comuni il compito di provvedere.

La città per ciclisti dalla A alla Z: un'a-bici per politici, amministratori, semplici curiosi

Sono ormai lontani i tempi delle "città ciclabili", quelle, per intenderci, che risultavano tali per aver distribuito qua e là spezzoni di piste ciclabili magari conditi con spruzzate di postazioni di bike sharing. Oggi, per fortuna, è chiaro anche in Italia che per spostare quote significative di mobilità dall'auto alla bici bisogna puntare su un mix di interventi, non solo infrastrutturali.
Quello che segue è un elenco di alcuni possibili modi per rendere le città più scorrevoli, più sicure, più belle, più pulite. Non ha carattere esaustivo, poiché ci sono e ci saranno sempre nuove idee per
migliorare la qualità della mobilità ciclistica. Non ha neppure la pretesa di essere un manuale tecnico. Si tratta semplicemente di azioni nei campi della cultura, del turismo, dello spettacolo, dei servizi che contribuiscono, nell'insieme, a produrre un'immagine positiva dell'uso della bicicletta e delle città che adottano strategie di valorizzazione della ciclabilità.

AL LAVORO IN BICICLETTA

Quanto costa ad un'azienda di medie dimensioni attrezzare un'area a parcheggio auto per i propri dipendenti? La stessa area non potrebbe diventare una superficie produttiva? Queste domande se le sono poste diverse aziende Europee - come Ciba, Rolex e Winterthur - e hanno concluso che è più salutare ed economicamente più vantaggioso per tutti che dirigenti e dipendenti usino la bicicletta al posto dell'auto. Così hanno sviluppato strutture ed incentivi che variano caso per caso: il personale può essere incoraggiato a passare dall'auto alla bici grazie a un sistema di abbuono per chilometraggio, i soldi delle tasse di parcheggio degli automobilisti vengono stornati agli utenti della bici, il tempo medio impiegato giornalmente per recarsi in azienda viene incluso nell'orario di lavoro, agli impiegati che rinunciano al posto auto viene regalata una bicicletta, il bonus di trasferta o di spostamento per lavoro entro 15 chilometri ha un trattamento economico maggiorato per chi usa la bici rispetto a chi usa l'auto. Come risultato di queste politiche si sono avute meno auto per le strade, meno inquinamento, meno incidenti, un potenziamento degli impianti ciclabili lungo i percorsi e - grazie al recupero di aree adibite a posti auto - nuovi insediamenti produttivi e nuovi posti di lavoro. I lavoratori che oggi e senza incentivi usano quotidianamente la bici al posto dell'auto hanno già un grosso vantaggio economico: è stato calcolato che quanto globalmente viene risparmiato consente di acquistare ogni dieci anni un'auto nuova di media cilindrata o se si preferisce una buona bicicletta ogni anno.

IL CASO. A Trento parte il 2 maggio una nuova edizione di "Al lavoro in bicicletta", un concorso a premi a cui possono partecipare tutti i dipendenti degli enti pubblici, delle aziende private e delle scuole del comune di Trento. La partecipazione è aperta anche ai pendolari che provengono da fuori Trento, a patto che utilizzino la bicicletta in associazione all'abituale mezzo di trasporto pubblico (treno, bus o funivia) o auto privata. I partecipanti devono formare un "team bici" di due persone, colleghi che si impegnano ad andare al lavoro in

bicicletta. Non è necessario percorrere lo stesso tragitto ma l'importante è usare individualmente la bicicletta per almeno il 50% dei giorni lavorativi a disposizione nel periodo di durata del concorso. Tutti quelli che a maggio e giugno almeno un giorno su due sono andati in bici al lavoro partecipano all'estrazione di viaggi per due persone, biciclette e altri premi.

ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

Il concetto di precedenza ai ciclisti esplicitato dalla lanterna gialla lampeggiante con il simbolo della bicicletta su fondo nero trova la massima applicazione a proposito degli attraversamenti ciclabili. Qui il ciclista, pur con le dovute cautele, ha diritto a proseguire mentre i veicoli a motore sono tenuti a fermarsi. La sua applicazione in Italia è limitata a dare continuità a piste ciclabili ma nulla vieta di realizzarle prima e dopo brevi tratti di corsie ciclabili e quindi garantire continuità di flusso ciclistico anche in altre occasioni, affiancando l'attraversamento ciclabile a quello pedonale così da non costringere i ciclisti a scendere dalla bicicletta per attraversare.

L'attraversamento ciclabile, per essere tale, deve: essere segnalato a terra da due strisce discontinue bianche (una sola se attiguo a un attraversamento pedonale); avere in prossimità, nelle due direzioni di marcia veicolare, il segnale azzurro quadrato di localizzazione con in negativo la figura umana sulla bicicletta; avere in sede stradale di attraversamento il simbolo di bicicletta elongato che caratterizza le piste ciclabili rivolto verso la direzione di provenienza dei veicoli; essere preceduto dal segnale di pericolo triangolare con bordo rosso e con la figura umana sulla bicicletta in nero se posizionato in strade con limite di velocità superiore a 50 km/h. Aspetti tecnici ancora troppo poco noti e non sempre correttamente applicati. Data la scarsa considerazione dei conducenti di auto per i passaggi pedonali, il medesimo trattamento viene riservato anche in occasione degli attraversamenti ciclabili dove ad una generale prudenza si devono e si possono accompagnare interventi qualificanti come rallentatori fisici ed ottici e passaggi in due tempi.

AREE PEDONALI APERTE ALLE BICICLETTE

Le aree pedonali inserite nei contesti dei centri storici corrispondono in genere ai percorsi di struscio, per questo il conflitto tra ciclisti e pedoni è reale. Tuttavia lo spazio urbano frequentato massicciamente dai pedoni si riduce a particolari momenti dell'anno e a precisi orari nell'arco della giornata. E' perciò inutile vietare il traffico ciclistico per tutto il resto del tempo. Inoltre l'utilizzo delle aree pedonali da parte dei ciclisti a scopo di attraversamento si riduce automaticamente quando l'affollamento dei pedoni costringe a continue fermate e rallentamenti. Assolutamente da evitare sono le corsie preferenziali semi protette nelle aree pedonali perché portano ad un effetto barriera con gravi disagi per i pedoni, per i disabili e per gli stessi ciclisti, nonché un impedimento per il raggiungimento degli esercizi commerciali. Meglio predisporre aree di sosta per cicli in special modo all'imbocco delle aree pedonali lasciando comunque libero il transito in uno spirito di convivenza civile.

B

BICI BLU

Dalle “Auto Blu” alle “Bici Blu” il passo potrebbe essere breve ma difficile da attuarsi in condizioni culturali avverse. Le Bici Blu sono un ottimo mezzo, economicamente vantaggioso e pratico, per avvicinarsi alla gente, agli elettori, mostrarsi da pari a pari e dare un buon esempio.

IL CASO. Partita un anno fa, l’idea non era stata presa bene dalla Giunta comunale di Teramo: lasciare a casa le auto blu e spostarsi in bicicletta. Il sindaco ha vietato con un’ordinanza le auto blu alla sua Giunta e ha regalato a ogni assessore una bicicletta nera con lo stemma del municipio. Magari senza troppo entusiasmo gli assessori si sono adeguati e, anche se non hanno voluto la bicicletta, ora pedalano (nonostante i vandali).

BICIBUS

E’ la dimostrazione che si può coniugare il servizio di trasporto biciclette anche ai mezzi di trasporto pubblico su strada. In pratica sono mezzi attrezzati per il trasporto bici al seguito del viaggiatore. BiciBus è anche interpretato come equivalente al PiediBus (o PediBus) ma in questo caso si tratta degli spostamenti casa-scuola in bici come avviene a Reggio Emilia e in tante altre città.

IL CASO. Il progetto “Andiamo a scuola in BiciBus” è nato a Reggio Emilia a partire dall'anno scolastico 2001/02. Gli studenti sono accompagnati lungo il tragitto casa-scuola e ritorno da volontari dell’associazione Tuttinbici e delle Circoscrizioni, nonché da genitori e nonni che si rendono disponibili.

Come un autobus a due ruote, il BiciBus segue percorsi messi in sicurezza e segnalati da scritte a terra con tanto di capolinea, fermate intermedie, cartelli che riportano gli orari di arrivo e partenza. Gli studenti si recano con la loro bicicletta al capolinea o alle fermate intermedie di uno dei 30 percorsi di Bici Bus e poi in gruppo, insieme agli accompagnatori, raggiungono la scuola. I ragazzi coinvolti nel BiciBus e nell’omologo servizio a piedi (il PediBus) sono circa 600 di una ventina di scuole primarie, la metà di quelle presenti a Reggio. Ci sono più di 350 volontari accompagnatori e il servizio funziona dall’inizio alla fine dell’anno scolastico. Durante il tragitto i bambini possono rilasciare agli automobilisti indisciplinati (ad esempio a quelli che parcheggiano sulle piste ciclabili) delle “multe morali”.

BICIPLAN

Il biciplan è lo strumento di pianificazione della mobilità ciclistica. Previsto dal Regolamento di attuazione della legge 366/98. Può essere considerato per alcune sue parti un piano particolareggiato di settore del Piano Urbano del Traffico, nell’insieme va inteso come strumento principale per una gestione complessiva della mobilità in bicicletta con un orizzonte temporale di lungo periodo. Molte città

italiane hanno adottato il Biciplan: comuni capoluogo come Parma, Reggio Emilia, Venezia, Treviso, ma anche realtà più circoscritte come Schio o San Giovanni Lupatoto.

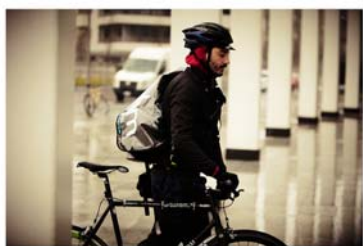
BICITAXI

Negli Stati Uniti è esploso come una moda, in Inghilterra l'uso importato del risciò non si è mai spento, il servizio di bici taxi si sta inoltre affermando in molte città europee, in Svizzera come in Germania con l'allargamento delle aree dove è vietato il transito a qualsiasi veicolo a motore. In Italia il servizio bici taxi è attivo in diverse città come Ferrara, Firenze e Bologna.

IL CASO. A Roma dieci detenuti ed ex detenuti alla guida di otto risciò a pedalata assistita, portano quotidianamente a spasso turisti e cittadini per le strade del centro storico capitolino. I veicoli a tre ruote sono stati comprati dal Ministero della Giustizia e l'idea è quella di far scontare la pena all'esterno del carcere, favorendo così il reinserimento lavorativo dei detenuti. Quella di non far pagare le corse, però, non è una scelta della Cooperativa sociale Blow Up che gestisce il servizio. Sono anni che il Comune di Roma deve approvare il regolamento definitivo che consente ai risciò di essere equiparati ai taxi e quindi di consentire a chi li guida di poter riscuotere il prezzo della corsa.

BIKE MESSENGERS

La consegna della posta in bicicletta è un fatto tradizionalmente acquisito in molte realtà italiane ma anche in questo settore si potrebbe fare di più e meglio. Spesso i mezzi utilizzati sono di proprietà dei dipendenti e quando è l'azienda che provvede non sempre si tratta di biciclette di qualità con accessori adatti normalmente disponibili sul mercato e non di rado ci si scorda di garantire adeguata manutenzione. Anche in questo caso l'Ente territoriale può intervenire con convenzioni locali per ottimizzare il servizio a tutto vantaggio della collettività e per arginare la tendenza ad usare le due ruote a motore. Lo stesso vale per altre forme di consegna a domicilio, dalla pizza ai pacchi dei corrieri. Accanto alla posta tradizionale, cominciano anche in Italia ad affermarsi i bike messengers, attivi soprattutto nelle grandi città come Roma, Milano, Bologna. Corrieri in bicicletta che trasportano di tutto: documenti cartacei, inviti, regali, materiale fotografico, libri, dvd, cd, orologi, pezzi di ricambio, chiavi, medicinali.

IL CASO. Da un'idea di un gruppo di amici semidisoccupati è nata nel 2008 Ubm, Urban Bike Messenger Milano. Un centinaio di clienti (tra cui Prada, Legambiente, Coldiretti, Milano Bicocca, Lush, Dolci advertising, Europ assistance) che si affidano ai pony a pedali per sensibilità ecologica e perché effettivamente con le due ruote si arriva dappertutto e in minor tempo rispetto ai furgoncini per le consegne. Molti giovani collaboratori di Ubm, oltre che per sbarcare il lunario con questo lavoro, condividono la passione per le biciclette a scatto fisso o per il bike-polo e sono grandi pedalatori. In Lombardia, inoltre, ci sono 700 postini

ciclisti di Tnt Post, che percorrono dai 30 ai 40 km al giorno, con un carico massimo di 25 kg. La bici viene preferita al motorino per due ragioni: da una parte c'è una policy aziendale di abbattimento delle emissioni di Co2 e dall'altra le due ruote rendono questo mestiere molto più efficiente, soprattutto all'interno dei centri cittadini. Molte volte spostarsi magari di pochi metri, accendendo e spegnendo il motorino, mettendo e togliendo il casco, è più dispendioso in termini di tempo e costi. Anche Poste Italiane ha una piccola flotta di 300 biciclette che si spostano in zone del Paese pianeggianti o con leggeri dislivelli e con percorrenze complessive fino a otto chilometri. I postini originariamente si muovevano a piedi o in bici, ma la reintroduzione sistematica di questo mezzo di trasporto risale a una dozzina di anni fa, quando sono state riorganizzate le modalità di recapito della corrispondenza.

BYPAD

Si tratta di un modello di autovalutazione della qualità della mobilità ciclabile diffuso in tutta Europa attraverso una rete di consulenti nazionali. Bypad è un modello di certificazione per quasi 60 città impegnate a migliorare la loro mobilità ciclabile. Bypad (acronimo di BYcicle Policy AuDit) è uno strumento utilizzabile dalle autorità locali per esaminare la qualità delle proprie politiche per la mobilità ciclabile attraverso l'analisi dei punti di forza e di debolezza fornendo indicazioni chiare su come migliorare.

Con Bypad, i Comuni possono valutare autonomamente le loro politiche per favorire l'uso della bicicletta. Ripetuto regolarmente (ogni due o tre anni), l'audit evidenzia i progressi ottenuti da parte delle amministrazioni. In Italia il modello è stato adottato da Bolzano, Ferrara, Firenze, Modena e Ravenna.

IL CASO. Reggio Emilia è uno dei primi Comuni italiani ad aver iniziato a contare sistematicamente i passaggi delle due ruote. In vari punti della città sono stati posizionati contabici elettronici che registrano gli ingressi dei ciclisti in centro storico. Il primo giorno di attività, tra le 7 e le 11.30, uno dei contatori ha segnalato il passaggio di ben settemila mezzi a trazione muscolare. Il monitoraggio dei flussi di traffico è importante, perché dà la possibilità di valutare l'efficacia delle politiche per la riduzione del traffico motorizzato messe in campo dall'amministrazione comunale.

CARRIERE

Le carriere sono percorsi longitudinali nelle strade a ciottoli inseriti al centro su una o due file in relazione alla larghezza stessa della strada. Servono ai ciclisti per non invadere i marciapiedi evitando così conflitti con i pedoni e con gli stessi ciclisti alle intersezioni. Importante nell'applicazione delle carriere è l'accorgimento di non far coincidere la distanza tra i due percorsi con quella dell'asse delle ruote degli autoveicoli in modo da mantenere il ruolo di dissuasore di velocità proprio delle strade a ciottoli.

CARTA DELLA BICICLETTA

Autorità locali e nazionali, personalità della politica, della cultura e dell'industria, esponenti del mondo dello spettacolo e dello sport, sono ormai migliaia in tutta Europa i firmatari di questa carta della bicicletta redatta dalla European Cyclists Federation. Eccone il testo di "The Bicycle Charter": Noi, firmatari di questa Carta, siamo coscienti del grande valore della bicicletta quale mezzo di trasporto, divertimento e sport. Riconosciamo la bicicletta come il mezzo di trasporto più vicino all'ambiente a disposizione dell'uomo. E' silenziosa, fa risparmiare spazio ed energia, è economica e di impiego flessibile. La bicicletta rende indipendenti e migliora la salute di chi la utilizza. Dichiariamo che la bicicletta è veloce ed efficiente come mezzo di trasporto per brevi e medie distanze, così come è partner ideale in combinazione con altri mezzi di trasporto pubblico per lunghi viaggi. Ravvisiamo tutte le potenzialità non ancora sfruttate della bicicletta. Crediamo che la bicicletta possa giocare un ruolo significativo nella limitazione della congestione del traffico nei centri urbani, riducendo le emissioni inquinanti e gli incidenti, migliorando l'ambiente urbano e la salute pubblica. Auspichiamo la promozione di condizioni per favorire l'uso della bicicletta e la rimozione di tutti gli ostacoli che ne rallentano lo sviluppo. Ci impegniamo a promuovere la bicicletta come moderno mezzo di trasporto per la tutela dell'ambiente.

A questa ne sono seguite altre redatte in occasione dei vari Velo-City, la conferenza mondiale sulla bicicletta promossa dall'ECF. Tra le più recenti ricordiamo la "Carta di Bruxelles" che impegna i firmatari al raggiungimento della quota del 15% di spostamenti in bici entro il 2020.

CASE AVANZATE AGLI INCROCI SEMAFORIZZATI

La linea d'arresto avanzata per ciclisti (casa avanzata) viene ormai applicata in quasi tutti i paesi europei vista la sua straordinaria efficacia. L'idea si basa sull'osservazione del comportamento spontaneo dei ciclisti che tendono a posizionarsi agli incroci a capo della fila di auto, per non respirare i gas di scarico e per non essere costretti a manovre pericolose in caso di svolta a sinistra. Come conseguenza l'attestamento dei ciclisti in assenza della casa avanzata avviene sempre al di là della linea d'arresto con rischio di incidenti e intralcio alla circolazione. Arretrando la linea d'arresto per i veicoli a motore si crea una zona d'attesa per ciclisti. L'applicazione di questa semplice misura di segnaletica orizzontale consente un rapido disimpegno dell'incrocio da parte dei ciclisti con una drastica riduzione del disturbo arrecato ai conducenti degli autoveicoli. La casa avanzata è applicabile solo in presenza di intersezioni semaforizzate sia in strade a senso unico che a doppio senso di marcia. La sua attuazione è possibile in Italia come in Francia o Germania dalla lettura comparata di alcuni articoli del Codice della strada e del Regolamento di esecuzione. La prima città italiana ad adottare la Casa Avanzata è stata Bologna.

CICLOPARCHEGGI

Favorire l'uso della bicicletta significa anche garantire adeguati spazi di sosta che differiscono in relazione all'utilizzo del mezzo: pratiche rastrelliere in prossimità dei negozi, adeguati ripari e cavalletti ancorati con la possibilità di legare il telaio quando si prevede che la bici possa rimanere parcheggiata anche per più giorni, semplici spazi auto convertiti a cicloparcheggi (lo spazio occupato da un'automobile è pari a quello di 12 biciclette). Non sempre è necessario allestire un impianto di sosta, a volte può essere conveniente predisporre spazi di sosta con la sola indicazione segnaletica, ad esempio quando l'utilizzo dell'area è

limitato a particolari orari in una giornata (mense) o ad un giorno specifico (mercati e commercio ambulante), ma anche in strade dove non è possibile sistemare rastrelliere o cavalletti fissi per ragioni di spazio o di arredo urbano.

COLORAZIONE ROSSA DELL'ASFALTO NEI PUNTI DI CONFLITTO

Ci sono in commercio diversi prodotti che consentono di colorare l'asfalto di rosso mattone e impasti d'asfalto già pronti allo scopo. La colorazione rossa dell'asfalto è diffusa in Italia (in Danimarca si usa l'azzurro, in Spagna il verde) si è dimostrata di straordinaria efficacia per stimolare l'attenzione dei conducenti sia di biciclette che di altri veicoli. Come in diversi paesi europei, anche in Italia è normalmente utilizzata per evidenziare le piste ciclabili tuttavia si sta affermando il principio secondo cui non è necessario colorare tutto il percorso, lasciando la colorazione rossa solo ad indicare i tratti di ciclabile a rischio come gli attraversamenti e dove è possibile incrociare auto, anche se condotte a velocità moderata, come in presenza di imbocchi di passi carrabili.

CORSIE CICLABILI

Sebbene attualmente il Codice della Strada non faccia alcuna distinzione tra pista ciclabile e corsia ciclabile, anzi la pista ciclabile è presentata come corsia preferenziale con la stessa normativa prevista per bus e taxi, la differenza tra i due sistemi per la separazione del transito veicolare da quello ciclabile è assai forte. La più evidente è data dalla protezione che è netta per le piste (bauletti erbosi, siepi o altri elementi in elevazione sulla pavimentazione) mentre è del tutto assente nelle corsie che vengono segnalate attraverso una striscia gialla di 30 cm parallela ad una bianca di 12 cm distanziate tra loro di 12 cm.
Le corsie hanno evidentemente un costo contenuto ma non garantiscono la necessaria sicurezza; tuttavia possono dimostrarsi utili in varie situazioni. Tracciate in prossimità di intersezioni consentono di attivare attraversamenti ciclabili, possono fungere da guida per l'immissione in rotonde, riservare lo spazio necessario per accedere alle Case Avanzate agli incroci semaforizzati, separare il flusso per il passaggio a rosso e infine costituire un deterrente per la sosta selvaggia. Un grosso limite è dato dalle dimensioni delle strisce, il pacchetto gialla più bianca misura quasi mezzo metro e spesso la dimensione delle strade urbane non consente l'inserimento di una corsia, ad esempio, per garantire il doppio senso per ciclisti nelle strade a senso unico. In altri paesi europei è sufficiente una sola striscia gialla che può essere anche discontinua. Le corsie ciclabili hanno anche un'altra funzione, quella di garantire una velocità sostenuta a ciclisti sportivi, o comunque veloci che non possono sostenere un'andatura lenta come quella concessa nelle piste ciclabili in sede propria dove spesso convivono bambini e anziani in bicicletta, pedoni e runners. Corsie ciclabili e piste ciclabili possono convivere nella medesima sezione stradale, le une affiancate alle altre, le prime per un ciclotraffico veloce, le seconde per un sereno e protetto andamento lento in bicicletta.

CORSIE DI ASSESTAMENTO PER LA SVOLTA E L'ATTRAVERSAMENTO

Lungo le vie ad alto scorrimento con o senza piste e corsie ciclabili, la svolta a sinistra costituisce sempre un problema per i ciclisti. Posizionare la bicicletta trasversalmente per avere una corretta visuale sui due flussi di traffico significa spesso invadere la carreggiata o la stessa pista ciclabile. Le corsie di assestamento posizionate in prossimità di incroci particolarmente significativi consentono di ovviare al problema.

CORSIE PREFERENZIALI PER TAXI, BICI E BUS

Le corsie riservate, come è già stato detto a proposito delle corsie ciclabili, sono segnalate attraverso una striscia gialla accompagnata da una bianca. Una segnaletica orizzontale che è comune per le corsie preferenziali di taxi, di bus e di biciclette, quindi nulla vieta che le stesse vengano utilizzate in modo promiscuo da questi mezzi. Per ottenere questo scopo bisogna tracciare in giallo nella pavimentazione le scritte "BUS", "TAXI" e il simbolo di pista ciclabile elongato con la bicicletta gialla. Anche la segnaletica verticale di imbocco deve essere conforme con l'inserimento del simbolo della bicicletta. (dal CdS fig.II 131).

IL CASO. A Varese si può andare in bicicletta nelle corsie riservate dei bus. Si tratta di una sperimentazione finalizzata ad agevolare la mobilità delle biciclette, che spesso già utilizzavano le preferenziali dei bus pur essendoci il divieto. In questo modo, si hanno delle regole certe, inserite in un'apposita ordinanza, per una maggiore sicurezza e tutela giuridica degli utenti della strada, siano essi ciclisti, pedoni o automobilisti.

CICLOSPETTACOLO

Non solo bicicletta ma anche triciclo, ippociclo, mulociclo, miniciclo, monociclo, triciclone, cicloruotone, side-ciclo, ciclocarrozza, tandem a tre piani, cicloscarpone. Sono queste solo alcune delle forme del ciclospettacolo: si va infatti dall'esibizione del policiclo alla realizzazione di poesie cicliche espresso, dal brivido di una rasatura su ciclopatibolo ai più classici burattini in bicicletta. Ogni occasione può essere buona per affiancare un elemento di ciclospettacolo alla consueta sbiciclata: un convegno sulla mobilità ciclabile, l'inaugurazione di una nuova pista ciclabile, un'esposizione di biciclette, l'apertura di un centro, un negozio, una biblioteca, un museo di biciclette.

IL CASO. La bicicletta come fine e non come mezzo di trasporto, un oggetto d'arte, una macchina per straordinarie performance metropolitane, il simbolo di un movimento più culturale che fisico testardamente contrapposto alla città motorizzata. Girano così le due ruote nel Bicycle Film Festival, tappa italiana (si tiene a Milano) dell'oliata rassegna internazionale itinerante che attraversa decine di metropoli mondiali. Ci sono i film dei ciclo-videomakaer, le tele, le sculture e le foto che reinterpretano manubri e telai, le sessioni di street art degli Aeolian Ride gruppo diretto dalla regista newyorkese Jessica Findley che sfreccia per le vie della città con tute illuminate e gonfiate dal vento. Protagonisti del Bicycle Festival sono soprattutto i biker urbani di nuova generazione, che sfidano il traffico su bici nude, senza ruota libera, uguali a quelle dei pistard.

CRITICAL MASS

Della serie: eravamo sei amici al bar. Inizia così la critical mass in Italia, il movimento ciclistico urbano che si impadronisce all'improvviso delle strade, rallenta le auto, suggerisce un traffico diverso, pedalato, lento e non motorizzato. E' il 2002, Milano, zona Solferino. Quel gruppetto di ragazzi - ambientalisti e bikers - chiacchiera di un uso sovversivo della bicicletta e di un fenomeno molto diffuso

nelle metropoli statunitensi da quando a San Francisco, dieci anni prima, alcuni ciclisti decisero di attraversare il Golden Gate sebbene fosse vietato alle due ruote. Erano stanchi delle banali biciclettate di protesta e cercavamo qualcosa di più epico e divertente. Ecco l'idea di replicare le critical mass statunitensi. Quei pochi amici la settimana dopo erano una ventina, poi molti di più, finché la massa critica è diventata per Milano (e successivamente anche per Roma e tante altre città) un appuntamento fisso. Se ciclabili e bike sharing sono la via pubblica a una mobilità alternativa, la critical mass rappresenta invece l'approccio anarchico, più battagliero ed esigente: non chiede solo un pezzetto di strada, uno spazio protetto in mezzo all'ingorgo, vuole tutta la carreggiata, diventare il traffico.

IL CASO. Forse anche stavolta da Marte non verrà nessuno, ma la Critical Mass Interplanetaria resta l'evento più pedalato dai ciclisti metropolitani. Per questa ottava edizione arriveranno a Roma migliaia di biciclette e, dal 27 al 29 maggio, creeranno un ingorgo alternativo a quello ordinario prodotto quotidianamente dalle automobili. L'iniziativa - un riuscito intruglio tra un corteo no global, una tranquilla passeggiata per famigliole e una festa - ha un obiettivo semplice semplice: "ci si sposta in massa e senza fretta da una parte all'altra della città – spiegano gli ideatori – si occupa l'intera carreggiata, preferibilmente nelle ore di punta e nelle zone dove c'è più caos. Non per bloccare il traffico, ma per essere il traffico: vogliamo cioè dimostrare che sulla strada i ciclisti hanno gli stessi diritti degli automobilisti e che un centro urbano dove si viaggia più lentamente è meno inquinato, più bello e più divertente".

DISSUASORI DI VELOCITA' CON SPAZIO LIBERO PER LE BICI

Limitare la velocità delle auto non deve tramutarsi in un ostacolo o un pericolo per i ciclisti, per questo cunette, cordoli e dissuasori in genere devono essere collocati lasciando lateralmente uno spazio piano per il transito delle biciclette.

EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

L'ECF è stata fondata nel 1983 a Copenaghen ed è l'organizzazione europea dei ciclisti. Oggi comprende 65 associazioni di 39 Paesi attive a livello locale, regionale e nazionale. Le attività si concentrano nella promozione della bicicletta a livello europeo e internazionale nelle politiche dei trasporti, dell'ambiente e del turismo. Organizza annualmente la Conferenza internazionale sulla Mobilità ciclistica "Velo-City", cura la realizzazione di EuroVelo, la rete ciclabile europea che si compone di 12 ciclo strade, grandi itinerari che collegano tutti i paesi della UE, regge la rete delle città europee amiche della bicicletta "Cities for Cyclists".

F

FISSA

La bicicletta a scatto fisso ha la particolarità di essere monomarcia e priva di ruota libera, per cui la pedalata è solidale con il movimento della ruota posteriore. Non è possibile pedalare a vuoto all'indietro, né smettere di pedalare, a meno che non si voglia rallentare bruscamente l'andatura. Si tratta del primo tipo di bicicletta inventato, nel quale la trasmissione ha appunto presa diretta con la ruota posteriore tramite la catena. Solo in seguito fu ampiamente diffuso il meccanismo della ruota libera, con il quale è possibile pedalare all'indietro (a vuoto come tutti ben sanno) senza ostacolare l'avanzamento del mezzo. Le biciclette a scatto fisso sono le più leggere che si possono realizzare. Sono mezzi meccanici che hanno perso i pezzi “superflui”: il cambio, le doppie corone, anche i freni (ci si ferma facendo opposizione con le gambe al movimento costante dei pedali). Una tendenza nata negli Usa che ha contagiato le metropoli di mezzo mondo (Tokio, Berlino, Londra, Milano, Roma…) e che ha un suo testo di riferimento: il libro “Il Messaggero” di Travis Culley, storia di un pony express americano che trasforma il suo lavoro in una quotidiana manifestazione per i diritti di chi pedala.

GIORNATA NAZIONALE DELLA BICICLETTA

La Giornata Nazionale della Bicicletta è promossa ogni anno a partire dal 2010 dal Ministero dell’Ambiente e si tiene nella seconda domenica di maggio. E’ un’occasione di festa e di partecipazione popolare ma anche un modo per sottolineare come una mobilità alternativa ed ecocompatibile può essere effettivamente realizzabile. L’iniziativa è aperta a tutti i cittadini, i Comuni, le associazioni e i gruppi che intendono organizzare attività legate all’uso della bicicletta come mezzo alternativo di trasporto. Già alla prima edizione hanno aderito oltre 1300 comuni dalle città metropolitane ai comuni più piccoli.

H2O

E’ opinione diffusa che l’acqua ostacoli l’uso della bicicletta e che quindi non si possa andare in bici quando piove o nevica. Niente di più sbagliato. Per dirla come i danesi “non ci sono stagioni non adatte alla bici ma solo indumenti inadatti”. Se è vero che il Comune di Bolzano durante i periodi di intense nevicate ha dovuto invitare con un comunicato i cittadini a fare a meno dell’amata bicicletta è anche vero che i bolzanini hanno continuato ad usarla, come del resto si fa in tutta l’Europa del nord. L’acqua, sia essa pioggia o neve, non costituisce di per sé un impedimento, abbigliamento elegante da città è da tempo disponibile in tessuti e fibre speciali per coprire dalla testa ai piedi i ciclisti. L’attenzione andrebbe invece spostata sui percorsi ciclabili la cui manutenzione in caso di eventi meteorologici avversi deve essere seguita con attenzione, la stessa, almeno, che viene riservata alle strade per il traffico motorizzato.

HOTEL PER LA BICI

Si chiama AlbergaBici ed è una iniziativa Fiab che pubblicizza le strutture ricettive (alberghi, agriturismo, bed & breakfast, campeggi, ecc) che offrono servizi a favore dei ciclisti. Per essere un albergabici bisogna avere un riparo coperto e sicuro per le bici dei cicloturisti, eventualmente disporre di una piccola officina o offrire menù rinforzati. Le aziende turistico-ricettive possono garantire tra i servizi supplementari anche l'utilizzo di una bicicletta sia per spostamenti minimi che a scopo escursionistico. La bicicletta può essere compresa nel costo camera o ceduta a nolo.

IL CASO. Nel 1988 la Provincia di Trento ha approvato la sua prima legge sulle piste ciclabili che l'ha portata, via via, a programmare la realizzazione di oltre 550 chilometri di percorsi ciclopedonali. Grazie a questa rete di viabilità alternativa che si sviluppa dal Garda alle Dolomiti e che è arricchita da cinque bicigrill (moderne stazioni di posta) il cicloturismo in Trentino è oggi diventato un business. L'osservatorio provinciale sul turismo ha infatti realizzato una ricerca su quattro piste ciclabili (Valsugana, Val di Sole, Valle dell'Adige e Garda Trentino) che dimostra come, a fronte di investimenti economici contenuti, le ricadute generate dagli escursionisti in bici siano particolarmente consistenti: 85 milioni di euro l'anno.

I

ITALIAN CYCLE CHIC

Cycle Chic è un'idea del fotografo Mikael Colville-Andersen che ha lanciato il suo blog a Copenhagen nel 2006. Successivamente ne ha registrato il marchio con Copenhagenize, un'organizzazione cult nella città delle biciclette per eccellenza. In pochi anni il brand si è diffuso a livello mondiale, arrivando anche in Italia. L'idea base è molto semplice: è bello vedere persone che usano la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano. E si basa su una constatazione elementare, ovvero che il ciclismo urbano forma uno stile individuale che è l'esatto opposto del trasporto di massa, grigio e uniforme come può esserlo anche il bike sharing o il più colorato ciclismo sportivo.

Testimoniare la bellezza di andare in bicicletta con stile può essere contagioso e i blogger dei vari Cycle Chic nel mondo ne sono assolutamente consapevoli poiché sanno che più della pista ciclabile vale l'esempio del singolo e la cultura diffusa della bicicletta.

L

LADRI DI BICICLETTE

Il furto di biciclette è un deterrente all'uso della bicicletta, soprattutto in relazione all'impiego di mezzi di buona qualità. E' un imperativo per tutti i Comuni che intendono promuovere l'uso della bicicletta avviare azioni per contrastare il fenomeno. In che modo? In primo luogo collocando ciclopark nelle zone a rischio realizzati in modo che sia possibile serrare la ruota anteriore e il telaio a qualcosa di solidamente ancorato a terra, provvedendo alla realizzazione di depositi protetti

aperti 24h su 24h nei luoghi di interscambio modale. In secondo luogo avviando campagne per l'identificazione del mezzo in modo che in caso di furto e ritrovamento la bici possa essere restituita. E' possibile registrare la propria bicicletta con riferimento a database locali o nazionali nei seguenti modi: microchip, marchiatura ed etichettatura. Il microchip richiede l'impiego di un decoder esterno ed è di difficile applicazione su scala vasta, la marchiatura è il sistema più efficace di riconoscimento, difficile da eliminare e soprattutto immediato se al posto di una targa generica si inserisce il codice fiscale, l'etichettatura, che a prima vista potrebbe sembrare il sistema meno sicuro, può invece contare su un registro nazionale, il Rib che pur non essendo pubblico agisce come il Pra per le auto.

IL CASO. Il Registro Italiano Biciclette è un'anagrafe nazionale dove la bici viene registrata con tutti gli elementi caratterizzanti (foto, descrizione, codice del lotto di produzione della ditta, segni particolari, eventuale marchiatura o microchip inserito, ecc.). Le forze di polizia hanno un codice di accesso al database nazionale e inserendo uno o più dati possono risalire al legittimo proprietario e restituire la bicicletta in caso di furto e di ritrovamento. Lo scopo del registro è quello di identificare univocamente una bicicletta, assegnandola legalmente a un preciso proprietario. Infatti, è noto che nessuno è in grado di dimostrare in maniera certa e legalmente sostenibile la proprietà di una bicicletta a meno che questa disponga di una targa, che identifica quell'*esemplare* di bicicletta, e che sia censita in un registro pubblico riportante i riferimenti anagrafici del proprietario. A tre anni dalla sua introduzione in decine di città italiane, da oltre trenta mila proprietari.

MUSEO DELLA BICICLETTA

Al momento sono circa una decina i musei della bicicletta italiani. Sono uniti da un Club che ha sede a Portobuffolé (TV). Ognuno con proprie caratteristiche, i musei del ciclismo sono in genere dedicati alla memoria di qualche campione di questo sport. Le istituzioni museali di questo tipo non devono tuttavia fermarsi a livelli espositivi o celebrativi ma essere centri di diffusione di cultura, nella fattispecie stimolo per una cultura della mobilità, luoghi di ricerca e studio sui caratteri storico-etnografici, centri didattici per la promozione dell'uso urbano della bicicletta, centri di documentazione e archivio di quanto ruota attorno a questo mezzo semplice e geniale.

N

NOLEGGIO BICICLETTE

Il servizio di noleggio biciclette è ormai una realtà diffusa. Le formule adottate differiscono da città a città, così come prezzi e qualità del servizio. Un aspetto da non sottovalutare quando si intende attivare questo servizio è il tipo di gestione, non esistono regole generali ma bisogna fare attenzione a garantire il massimo di orario di apertura ottenibile anche tramite reperibilità. Non bisogna neppure dimenticare che è un'attività economica che non si regge autonomamente e quindi

va supportata dall'ente che intende avviare il servizio, ad esempio offrendo gratuitamente i locali di deposito e/o provvedendo direttamente all'acquisto di un primo lotto di biciclette poi cedute in gestione. Siti privilegiati sono ovviamente le stazioni ferroviarie ma anche i parcheggi scambiatori. Ottimale è l'abbinamento turistico quindi una collocazione attigua agli uffici di informazione turistica. L'ideale sarebbe costituire più punti di noleggio in città con un'unica gestione, il che consente di noleggiare la bicicletta in un punto e consegnarla in un altro. Errore da evitare è di sostituire il noleggio con biciclette pubbliche cedute gratuitamente. Promuovere la bicicletta significa anche far prendere coscienza che è un bene prezioso e come tale ha un costo ed esige rispetto. Le biciclette pubbliche (o Bike sharing) sono ascrivibili alla sfera del trasporto pubblico individuale. In Italia stanno avendo un notevole sviluppo, ed giusto che sia così, ma è sbagliato pensare che la sola introduzione di questo strumento possa modificare le abitudini dei cittadini.

IL CASO. Nel nostro Paese il servizio urbano di due ruote in affitto c'è in un centinaio di Comuni, ha una flotta di circa 4.000 velocipedi e 40mila utenti. Uno degli ultimi centri urbani a mettere in piedi il bike sharing è stata Milano che con il suo Bikemi è diventata la quinta città europea per l'uso delle due ruote pubbliche a nolo, anche se quelle che la precedono (Parigi, Barcellona, Londra e Lione) hanno numeri molto più consistenti. Entrato in funzione con 100 stazioni e 1.400 biciclette tutte concentrate nel centro di Milano alla fine del 2010 Bikemi aveva conquistato 10mila abbonati annuali, 27 mila abbonamenti occasionali e un totale di oltre un milione e mezzo di prelievi. Il Comune e l'azienda milanese dei trasporti pubblici hanno lanciato una fase due che porterà al raddoppio del numero delle stazioni per arrivare a coprire con 3.650 bici tutta l'area della città delimitata dalla circonvallazione entro il 2012. Attualmente almeno 3.500 spostamenti giornalieri in città (con punte di 5mila) sono coperti coi mezzi del bike sharing.

OBIETTIVO 2020

La diffusione della mobilità in bicicletta contribuisce a rendere città più vivibili, un trasporto urbano più efficiente, strade meno congestionate e meno rumorose, un'attività fisica individuale utile a combattere la sedentarietà, maggior sicurezza delle strade. Inoltre favorisce la lotta ai cambiamenti climatici e il risparmio dei carburanti fossili. Attraverso la Carta di Bruxelles le città firmatarie si sono impegnate ad attuare politiche adeguate finalizzate a raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nel proprio territorio entro il 2020, o una percentuale maggiore se quel limite fosse stato già raggiunto e di ridurre almeno del 50% il rischio di incidenti mortali per i ciclisti entro il 2020.

PARCO DI EDUCAZIONE ALLA MOBILITA'

Educare alla mobilità è qualcosa di assai diverso dall'insegnare le norme stradali. Significa soprattutto pensare all'ambiente dove ci è data facoltà di muoverci e al rispetto dell' "altro" utente della strada, sia esso un pedone, un ciclista o un

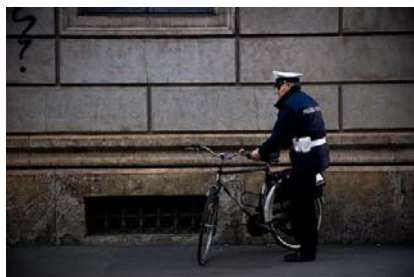
automobilista. Un concetto così elementare spesso non trova adeguati spazi didattici, per questo è bene prevedere un intervento esterno da parte dei settori comunali specifici che possono mettere a disposizione aree attrezzate e sicure nonché educatori in grado di insegnare ai ragazzi a muoversi a piedi e in bicicletta. Gli spazi adatti allo scopo possono essere realizzati ex-novo oppure si può sfruttare l'esistente come il sistema di viali, rotonde, incroci, sensi unici che normalmente corrisponde all'assetto viario di un parcheggio di un grosso centro commerciale. Nei giorni di chiusura settimanale il parcheggio può essere disponibile come parco di educazione alla mobilità.

IL CASO. Ogni anno l'associazione Tuttinbici organizza a Reggio Emilia un corso rivolto agli adulti (soprattutto stranieri) che non hanno avuto altre occasioni per imparare ad andare in bicicletta e apprendere le regole fondamentali del codice della strada. I corsi si tengono il sabato pomeriggio tenuti da docenti volontari che hanno predisposto biciclette semplici da usare per le lezioni di scuola guida. Si inizia con un approccio graduale che aiuta a prendere confidenza con il mezzo e poi si passa, ovviamente, alle prime pedalate. I corsi di ciclo guida hanno finora coinvolto centinaia di persone.

PASSAGGI IN DUE TEMPI

Ogni attraversamento può essere attuato in due azioni distinte: fino al centro della carreggiata e dal centro alla parte opposta. Concentrando l'attenzione su una sola direzione di flusso veicolare si accresce la potenzialità di avvertire un pericolo. L'area di sosta al centro della carreggiata deve essere opportunamente protetta e sufficientemente ampia da permettere il posizionamento di più ciclisti nei due sensi di marcia. Un attraversamento ciclabile così organizzato può sostituire efficacemente un passaggio semaforizzato garantendo al contempo massima protezione.

POLIZIA LOCALE IN BICICLETTA

"A winning formula ! Prevention is more effective." Con questo slogan le città europee promuovono l'esperienza delle forze di polizia in bicicletta, risultata una formula vincente nella prevenzione, la sorveglianza è più discreta e migliora la relazione con i cittadini. Molte sono anche le città italiane dove la polizia locale in bicicletta è una realtà consolidata ed altre stanno effettuando un rilancio adeguando il parco biciclette.

IL CASO. I ghisa milanesi dispongono di circa trecento biciclette che vengono quotidianamente utilizzate. Una dotazione congrua per i circa novecento agenti ciclisti. Le biciclette sono utilizzate anche dagli agenti di pattuglia nel centro di Milano per poter percorrere in breve tempo le viuzze e le strade più trafficate.

PISTE CICLABILI

Le piste ciclabili sono il sale di ogni città amica delle biciclette. Soprattutto nella fase iniziale e in quelle città dove il traffico motorizzato condiziona ogni genere di

mobilità le piste ciclabili sono il primo intervento da attuare. Servono a far uscire dal guscio i potenziali ciclisti, quelli che per paura scelgono l'auto, i forzati dell'auto. Il grande problema delle piste ciclabili è il costo e non è sempre facile reperire i fondi necessari. Ci sono vari modi di affrontare la città in termini di progettazione di piste ciclabili. E' bene comunque avere un quadro urbanistico preciso: se la città si presenta a scacchiera con quartieri definiti si può pensare al concetto di rete ciclabile, primaria e secondaria, se viceversa si presenta una configurazione con un centro storico o una zona a forte rilevanza storico-urbanistica con quartieri periferici satellitari è bene considerare ipotesi di piste ciclabili a raggiera, lavorando nel centro storico con altri strumenti di moderazione della circolazione. Si può cominciare considerando il collegamento tra due nuclei dove forte è la richiesta di trasporto, ad esempio un quartiere fortemente popolato e l'area di concentrazione lavorativa che spesso coincide con il nucleo della città, oppure focalizzare l'attenzione su percorsi casa-scuola. L'importante è che le piste ciclabili siano fatte bene, cioè che rispondano a requisiti di praticità, sicurezza e comfort. Una pista ciclabile mal costruita è come una sedia alla quale manca un piede, dove non ci si può sedere, è inutile e basta!
Non si può esaurire in poche righe la complessa tematica relativa alla costruzione di piste ciclabili ma alcune indicazioni si possono comunque dare, come attenuare il più possibile la pendenza ed evitare tracciati lunghi e rettilinei. Non bisogna neppure eccedere nel verso opposto e fare di un percorso ciclabile una curva continua. Nel prevedere una pista ciclabile bisogna inoltre considerare un'opportuna illuminazione e una serie di elementi di arredo come spazi attrezzati di sosta, fontanelle e verde. Anche qui vale la regola dell'equilibrio: da evitare sono le siepi alte che nascondono alla vista, possono provocare senso d'angoscia nell'attraversamento e non di rado trasformarsi in punti d'agguato per borseggiatori e altro. Un'ultima indicazione riguarda la larghezza. Una bicicletta può arrivare ad essere larga fino a 1,30 metri, di conseguenza una pista ciclabile in sede propria e a doppio senso di marcia non deve misurare meno di 3 metri. Va poi presa in considerazione la possibilità del sorpasso o di diversa andatura nonché l'opportunità di procedere appaiati. Padova in base ai dati Istat è la città con la più alta densità di strade riservate alle bici: 133,2 km di piste ciclabili ogni 100 km^2 di territorio comunale.

POMPE PUBBLICHE

"Qui c'è aria per te" è lo slogan che accompagna i punti di dove è possibile gonfiare le biciclette. Esistono in commercio presso aziende di arredo urbano portacicli che nella struttura contengono la pompa manuale per biciclette ma si stanno diffondendo anche in Italia le "pompe solari", compressori alimentati da pannelli solari. A Ferrara, esercizi commerciali e rivenditori di biciclette offrono ai clienti o ai semplici passanti la possibilità di autogestirsi la gonfiatura delle gomme.

QUARTIERI SENZ'AUTO

A Vienna, c'è l'esperienza consolidata dell'Autofrei Siedlung di Nordmanngasse, un'area residenziale a circa 8 chilometri dal centro servita in modo perfetto dai mezzi pubblici: le circa 600 famiglie che abitano lì, al momento della firma del contratto si sono impegnate a non possedere un'auto propria, scegliendo così per gli spostamenti quotidiani i mezzi pubblici, la bicicletta o i piedi. E dopo

Nordmanngasse è già in progettazione una replica, Bike City, con 3.400 persone che hanno già prenotato un appartamento. In Olanda, anche Amsterdam ha il suo quartiere carfree: GWL Terrein, realizzato negli anni Novanta su un'area di 6 ettari dove vivono circa mille persone e tra un edificio e l'altro ci sono soltanto sentieri, piste ciclabili e prati. L'accesso è consentito esclusivamente ai mezzi d'emergenza.
Dall'Olanda alla Scozia. L'insediamento di Slateford Green, a Edimburgo, è sorto su una zona precedentemente occupata dalla ferrovia: 251 appartamenti senza un solo posto auto privato. Rimanendo in Gran Bretagna, anche Londra ha il suo quartiere libero da auto. Si chiama BedZed (BedZed (Beddington Zero Energy Development) ed è autosufficiente dal punto di vista energetico e a bilancio zero in fatto di emissioni di anidrite carbonica. In Germania, a 3 chilometri da Friburgo si sta sviluppando quello che potrebbe diventare l'insediamento carfree più grande d'Europa, con circa 6000 abitanti e 2000 edifici. Una zona carfree che in Germania esiste anche a Kronsberg, nel distretto di Hannover, dove si è sfruttata l'occasione dell'Expo del 2000 per minimizzare il fabbisogno di mobilità motorizzata.
Infine la Svezia con Malmö, dove sorge il nuovo quartiere residenziale di Augustenborg con solo il 20% delle famiglie che possiede un'automobile. I quartieri senz'auto potranno presto arrivare anche in Italia, a Bologna intorno alle ex area ferroviaria del Ravone, che parte dai Prati di Caprara e arriva fin dietro la stazione, e a Ferrara nell'area occupata dall'ospedale S.Anna quando sarà completato il trasferimento a Cona.

RAMPE PER CICLISTI

Le rampe per cicli servono a superare agevolmente barriere architettoniche, in genere scalinate. Sono di fondamentale importanza nelle stazioni ferroviarie dove consentono di accedere ai binari attraverso i sottopassaggi ma il loro utilizzo si può estendere ogni qual volta si presenti una differenza di quota con scale. Soluzione semplice ed economica , le rampe per cicli possono essere normali profilati metallici inclinati o dello stesso materiale di cui è costituita la gradinata. Scivoli o canalette che siano non devono avere un'inclinazione superiore a 25° e devono rimanere scostate da muri e ringhiere di almeno 50 cm per via dell'ingombro laterale di manubrio, pedali e borse.

RICICLO DELLE BICICLETTE ABBANDONATE

Le chiamano carcassone, sono quelle biciclette arrugginite ancora saldamente avvinghiate a pali e recinzioni, deteriorate dal passare delle stagioni e spesso private di quanto asportabile, campanelli e selle, manubri e cestini. Il loro destino è la rottamazione. Il fenomeno dell'abbandono è diffuso in ogni parte d'Europa e per porvi rimedio esistono diverse soluzioni. In Italia progetti di riciclo, caratterizzati dal recupero e reinserimento al lavoro di persone svantaggiate, sono in corso in diverse città da Firenze a Ferrara, da Modena a Biella dove le bici senza proprietario dopo essere state restaurate vengono rivendute o distribuite ai dipendenti comunali per spostamenti di servizio.

IL CASO. La ricicletta di Ferrara nasce nel 2001 e al suo interno lavorano utenti ed ex utenti dei Servizi di Salute Mentale territoriali che

possono così partecipare a percorsi di formazione e avviamento al lavoro per soggetti con disagio psichico acquisendo professionalità nell'ambito dei servizi collegati alla bicicletta. La ricicletta effettua servizi di manutenzione e riparazione, noleggio, deposito, recupero e ripristino cicli in disuso, vendita, promozione di iniziative ricreative, educative e culturali, servizi accessori.

ROTATORIE CON CICLISTI NELL'ANELLO

In Italia, tranne rare eccezioni come a Padova, si progettano rotonde ignorando o relegando i ciclisti. La maggioranza degli incidenti che coinvolgono i ciclisti (oltre il 75%) avviene alle intersezioni e vi sono casi nei quali sino al 25% del totale avviene nelle rotatorie. Nelle grandi rotatorie a più corsie i ciclisti spesso "scompaiono" dalla vista dell'automobilista nell'angolo morto dell'autoveicolo.
Per questo l'unica indicazione universalmente riconosciuta risiede nell'affermazione che le rotatorie sono tanto più nemiche dei ciclisti quanto maggiori sono le loro dimensioni. Quando il diametro è modesto infatti (max 26-28 metri) i veicoli si incanalano più ordinatamente e le velocità si riducono, facilitando l'inserimento dei ciclisti.
La prescrizione in assoluto più importante è di evitare di adottare geometrie sovrabbondanti, inutili sotto l'aspetto della capacità richiesta ma esiziali dal punto di vista della sicurezza. Nelle rotatorie più compatte (max 28 metri) le piste ciclabili afferenti, quando realizzate in carreggiata, possono anche essere riportate direttamente in corona, senza tuttavia allargare la sede carrabile; tale indicazione riveste sostanzialmente il significato di sottolineatura della presenza ciclabile e di segno di continuità dei percorsi. La sicurezza in tale caso è sostanzialmente affidata alla massima visibilità esistente tra ciclisti e automobilisti. Diametri maggiori rendono invece consigliabile disimpegnare il sistema delle piste ciclabili afferenti con una circolazione separata esterna. Tale soluzione è praticamente obbligata anche quando le piste afferenti siano bidirezionali.

IL CASO. Al 2009, la città di Padova ha una dotazione complessiva di 120 rotatorie. Di queste, 73 rotatorie, pari al 61%, è dotata di facilitazioni per i ciclisti. Si tratta di attraversamenti ciclo pedonali rialzati, corsie o attraversamenti ciclabili in anello, percorsi promiscui con pedoni, esterni all'anello di circolazione, o presenza di itinerario ciclabile esistente e tangente alla rotatoria. Tali facilitazioni hanno coinvolto praticamente tutte le rotatorie realizzate dopo il 2003. In alcuni casi infatti si tratta di rotatorie che sono state riorganizzate nella regolamentazione delle precedenze o realizzate in contesti dove la mobilità ciclistica è locale o scarsa, e dove spesso gli spazi sono limitati.

S

SALUTE IN BICICLETTA

Tra i tanti possibili motivi che possono portare una persona ad andare in bicicletta, quello della salute è certamente il più sentito. Il desiderio diffuso di sentirsi "in forma" convince ogni giorno di più tanti sedentari a trasformarsi in ciclisti, per lo più della domenica, che è comunque già qualcosa anche perché alcuni ricercatori statunitensi hanno azzardato l'ipotesi che a livello organico si sviluppi una forma di

dipendenza all'uso della bicicletta così da non poterne fare a meno per più di qualche giorno di seguito. Forse un giorno scopriremo che esiste un rapporto con una sostanza che il nostro corpo produce e che potremo chiamare "biciclina" dai sorprendenti effetti. Scherzi a parte andare in bicicletta fa bene alla salute e le campagne promozionali più convincenti sono quelle che rimarcano questo aspetto.
Andare in bicicletta è un'attività fisica ottimale per chi è predisposto alla pressione alta, in più avviene in scarico di gravità ed è quindi indicata alle persone in sovrappeso, a chi ha problemi di schiena o di osteoporosi. Il movimento della pedalata favorisce la circolazione venosa: le contrazioni e decontrazioni muscolari si alternano ritmicamente "strizzando" i vasi venosi e riattivando la circolazione. Il movimento continuo dopo circa 45 minuti produce una riattivazione del metabolismo dei grassi in tutto il corpo contribuendo ad eliminare la cellulite. L'organismo tende a bruciare i lipidi appena assunti ma con l'uso quotidiano si arriva a mobilizzare anche i tessuti adiposi di vecchia data, si riduce il gonfiore e la ritenzione idrica. Attraverso l'uso della bicicletta vengono bruciati anche i grassi circolanti nel sangue: trigliceridi e colesterolo si abbassano mentre migliora il rapporto tra colesterolo buono (Hdl) e dannoso (Ldl). Il corpo in bicicletta utilizza l'ossigeno per produrre energia e così facendo viene apportato un flusso notevole di sangue ai muscoli e al cuore che aumenta la sua efficacia. Il sangue risulta più ossigenato ed aumenta la capacità polmonare. Il fabbisogno annuo di ossigeno per adulto è di circa 100.000 litri che è quanto viene normalmente bruciato da un auto che percorre 500 chilometri. Un ciclista percorre ben 37 chilometri con 500 calorie che equivalgono a 100 grammi di zucchero oppure a 55 grammi di benzina. Con questo quantitativo un'auto si spegne dopo 700 metri.

SEGNALETICA VERTICALE

Con segnaletica di indicazione e di indirizzamento, si intende l'insieme dei segnali destinati a fornire ai ciclisti le informazioni necessarie per facilitarli nell'orientarsi lungo un itinerario o su una rete e nel raggiungere alcune particolari destinazioni. La segnaletica di indicazione è destinata a fornire agli utenti "...le informazioni necessarie per la corretta e sicura circolazione, nonché per l'individuazione di itinerari, località, servizi ed impianti stradali" (art.124 c.1 RA).
Integrate con altri importanti elementi legati alla sfera della comunicazione, tali informazioni devono contribuire a connotare in modo efficace ed efficiente la segnaletica di indirizzamento: per esempio, in termini di riconoscibilità dei percorsi; così come di indicazione delle distanze e dei tempi di percorrenza; o dei servizi collettivi e degli altri attrattori (per esempio commerciali) serviti; o ancora, dei parchi attraversati o raggiunti. Ogni itinerario è contraddistinto da un numero e da un colore. Due elementi che caratterizzeranno la segnaletica orizzontale e verticale, favorendo nel tempo una maggiore riconoscibilità e "leggibilità" degli itinerari e della rete da parte dei ciclisti. Non tutte le strade possono essere attrezzate con piste ciclabili in sede propria, a volte per le stesse dimensioni della strada non si possono neppure tracciare corsie ciclabili, né è pensabile poiché spesso si tratta di strade minori di collegamento con frazioni e periferie. In questi casi per garantire il può possibile l'incolumità dei ciclisti, oltre a intervenire sui limiti di velocità, occorre avvisare i conduttori di veicoli a motore che lungo il percorso possono incrociare ciclisti. Ci soccorre il segnale di pericolo generico, quello col punto esclamativo obbligatoriamente integrato con simbolo od iscrizione che precisa la natura del pericolo, ad esempio il simbolo della bicicletta

e la scritta "itinerario cicloturistico" o "itinerario ciclismo sportivo". Anche la scritta "attenzione ciclisti!" può essere d'effetto.

IL CASO. Nel 2010 è stato completato il piano di segnalamento della rete ciclabile del Comune di Bologna. Nella prima fase (2008) è stata individuata all'interno dei viali di circonvallazione una rete di 21 km di itinerari consigliati su strada, che connettono tra loro i principali attrattori del Centro Storico. Gli itinerari sono contraddistinti da una segnaletica di indirizzamento, formata da 400 cartelli di dimensione 15x35 cm. I cartelli sono di quattro differenti colorazioni, in funzione della direzione prevalente del percorso: in blu gli itinerari diretti verso nord, rosso verso sud, verde verso ovest e giallo verso est, secondo uno standard largamente praticato a livello internazionale. Nella scelta degli itinerari si è data preferenza alle strade a minor traffico veicolare e possibilmente non interessate dal trasporto pubblico (quindi più tranquille e più amiche dei ciclisti). Nel 2010 il piano di segnalamento è stato esteso alle aree esterne ai viali di circonvallazione, andando a coinvolgere la rete delle piste ciclabili della città, che attualmente si estende per circa 120 km. La rete ciclabile comunale è stata così suddivisa in 12 itinerari urbani ed uno naturalistico.

SEMAFORI SPECIFICI PER BICICLETTE

I semafori per ciclisti, ma lo stesso vale per la segnaletica di indirizzamento e di conferma, dovrebbero avere dimensioni più piccole di quelli attualmente in uso. Dovrebbe essere data la possibilità di estenderne l'utilizzo anche non in stretta corrispondenza di piste ciclabili. Le "lanterne semaforiche per velocipedi" hanno colore, luci e significato identici a quelle per tutti gli altri veicoli. Esiste però un'opzione in più: la "lanterna semaforica gialla lampeggiante" con il simbolo della bicicletta colorata su fondo nero che, se affiancata a una lanterna veicolare di corsia, indica al conducente di auto in svolta a destra la possibile presenza di ciclisti sugli attraversamenti, ai quali egli deve dare la precedenza. Opzione di grande utilità per segnalare la presenza di ciclisti ma scarsamente impiegata, se non del tutto assente nelle città italiane.

SENSI UNICI A DOPPIO SENSO PER CICLISTI

La normativa in vigore consente di affiancare al divieto di transito o al senso vietato l'opzione "eccetto velocipedi", dove la vetusta parola imposta per legge viene sostituita dal più immediato simbolo della bicicletta. Questo per procedere contromano, ma come avvisare chi si immette regolarmente nel senso unico? Ci soccorre anche in questo caso la segnaletica europea che prevede un cartello indicatore della direzione obbligatoria integrato dal segnale di pericolo di doppio senso di circolazione e dal simbolo omologato della bicicletta. Attualmente trova applicazione nel solo Trentino-Alto Adige.

SERVIZI DI ASSISTENZA, RIPARAZIONE E DEPOSITO CUSTODITO

Il cicloparcheggio attrezzato non sempre è garanzia da furti e da atti vandalici. Per incentivare l'uso quotidiano di biciclette nuove e più sicure è bene prevedere strategiche disposizioni di servizi di assistenza, riparazione e deposito custodito. Queste attività artigianali faticano a reggersi economicamente, è quindi bene prevedere forme di aiuto da parte delle amministrazioni.

SOTTOPASSI CICLOPEDONALI

Possono esserci interi quartieri che risultano separati dal resto della città da linee ferroviarie o strade a scorrimento veloce. In questi casi la soluzione più ovvia è la realizzazione di un sottopasso anche se l'attuazione risulta spesso difficile e dispendiosa. Nei criteri di progettazione e realizzazione di un sottopasso non vanno sottovalutate alcune questioni strutturali. Prima di tutto la pendenza. Chi progetta sottopassi deve avere sempre presente che non saranno utilizzati da veicoli a motore ma da mezzi a forza muscolare e da persone di tutte le età. Una pendenza eccessiva, così come curve ad angolo retto, possono comprometterne l'utilizzo. Per ovviare all'inconveniente si tende ad allungare il tratto discesa-salita intervenendo molti metri prima dell'imbocco, la gradualità può essere ottenuta adattando il percorso a serpentina. I sottopassi, poi, non devono essere troppo bui e presentare forti zone d'ombra per non provocare timori di attraversamento. Data la comunque scarsa visibilità è bene separare nettamente le due direzioni di flusso con strisce continue e frecce direzionali, così come è bene riservare in maniera evidente uno spazio per i pedoni laddove il sottopasso è ciclopedonale.

IL CASO. A Modena per facilitare i ciclisti nell'utilizzo dei sottopassi sono state installate otto canaline sulle rampe delle scale. Sono profilati a "C" in acciaio zincato, per una larghezza utile della ruota delle biciclette di circa 10 cm, sagomati e fissati con tasselli alla struttura di cemento.

SVOLTA A DESTRA CONTINUA PER CICLISTI (PASSAGGIO CON IL ROSSO)

La svolta a destra con il rosso si ottiene attraverso l'adozione di un impianto separato in cui i ciclisti possono svoltare a destra in modo assolutamente indipendente dalla regolazione del semaforo. Può avere caratteristiche diverse come uno spazio di flusso con bordo divisorio o un'estensione della pista ciclabile, se presente all'intersezione. Una valida alternativa è rappresentata dal posizionamento di un semaforo con una fase verde in più quando i ciclisti non entrano in conflitto con il resto del traffico. Altra soluzione è l'applicazione di un diritto di svolta per ciclisti con segnaletica verticale che può esistere per tutte le fasi di rosso o solo per alcune.

TOMBINI E PAVIMENTAZIONE DEI PERCORSI CICLABILI

I percorsi ciclabili possono avere pavimentazioni di diverso tipo e ciò può dipendere da vari fattori. La regola comunque da seguire è di rendere il percorso privo il più possibile di rilievi, fessurazioni e comunque alterazioni di quota per prevenire cadute e danni alle cose trasportate. In particolare, siccome i percorsi ciclabili si trovano quasi sempre ai margini della carreggiata, è bene fare attenzione alle grate e ai tombini che non devono essere sistemati in modo da permettere alle ruote di incastrarsi. Per i tombini è ottimale il sistema di fessura ad "esse".

TRENO E METRO CON BICICLETTA AL SEGUITO

Treno e bicicletta sono mezzi di trasporto vicini per natura, entrambi rispettosi dell'ambiente e antistress. Anche in Italia, pur tra mille tentennamenti, il servizio biciclette al seguito del viaggiatore è ormai una realtà. Il noleggio presso le singole

stazioni con la possibilità di riconsegna presso qualsiasi altra come avviene in diversi paesi europei è invece ancora un sogno, con l'eccezione della Val Venosta. La bici può essere trasportata anche come bagaglio a mano nelle apposite sacche, in questo caso in Italia viene applicata una tariffa mentre negli altri paesi le bici così trasportate viaggiano gratuitamente. In Italia inoltre le dimensioni sono assai restrittive (80x110x30), il che è causa di numerose proteste da parte dei ciclisti d'oltralpe. E' bene ricordare che oltre ai treni anche le carrozze del Metrò possono essere attrezzate per il trasporto bici. A Milano il servizio trasporto bici è attivo da alcuni anni sulla metropolitana e sulle tramvie della Brianza. A Roma è possibile in alcune fasce orarie.

IL CASO. In Trentino il bikepass favorisce l'utilizzo combinato di bici a noleggio, autobus e treno. Consente di effettuare un viaggio unico con i mezzi del trasporto pubblico locale ed è riservato ai clienti dei noleggi biciclette e vincolato alla data del noleggio. Del bikepass possono usufruire gli escursionisti che noleggiano una bici nei punti convenzionati lungo la linea ferroviaria della Pusteria e della Venosta e che successivamente fanno ritorno al punto di partenza con il treno o l'autobus. Il pass viene consegnato gratuitamente con la bicicletta e autorizza a compiere il viaggio di ritorno con tutti i mezzi del trasporto pubblico. A chi si serve del mezzo pubblico anche per arrivare al punto noleggio bici, viene concessa una riduzione di tariffa dietro presentazione del documento di viaggio.

UFFICIO BICICLETTE

L'Ufficio Biciclette è il principale strumento operativo di cui deve dotarsi un Comune che intende promuovere la mobilità ciclistica. Spesso si tende a confondere l'Ufficio Biciclette (Ub) con l'Ufficio Mobilità Ciclabile (Umc). La differenza sta nel fatto che un Ub ha come obiettivo una città per ciclisti, a misura di bicicletta, mentre un Umc si propone di realizzare una città ciclabile, cioè dotata di infrastrutture, sostanzialmente piste ciclabili, sottopassi, segnaletica. L'Ub prepara e consolida la "cultura della bicicletta", l'Umc pianifica e progetta la rete ciclabile. Sono due cose distinte che vengono spesso confuse nelle città che muovono i primi passi. L'azione sinergica delle due strutture viene definita come "bicycle management".
L'Ufficio Biciclette opera per ricordare ad ogni livello decisionale che esiste la bicicletta come mezzo di trasporto ottimale in città. In Italia, anche nelle realtà più avanzate, si fatica a comprendere il ruolo decisivo che può avere la bicicletta nell'ambito della mobilità urbana. C'è la tendenza ad includere questo mezzo tra le opzioni di mobilità sostenibile dimenticando un dato fondamentale, cioè che la bici è la reale alternativa all'auto perché permette la libertà di movimento individuale al contrario delle forme di trasporto di massa, collettive o condivise. Il primo Ufficio Biciclette in Italia risale al 1996 presso il Comune di Ferrara, oggi sono oltre 40 le città che si sono dotate di questo strumento operativo.

VIE VERDI

La Greenway (in italiano via verde o percorso verde) viene definita da Tom Turner (1998) come un "percorso piacevole dal punto di vista ambientale". Questa definizione deriva dall'analisi del termine "green way", che racchiude due concetti: green (verde) che sta ad indicare non solo ciò che è vegetato ma tutto ciò che è apprezzabile dal punto di vista ambientale e quindi naturalistico, paesaggistico, storico-architettonico e culturale, e way (via, percorso) che oltre ad indicare fisicamente le vie di comunicazione (strade, ferrovie, fiumi, ecc.) rimanda a un'idea di movimento, di comunicazione, di attività. Negli ultimi decenni si è sviluppato un vero e proprio movimento culturale attorno alle vie verdi e si sono diffusi diversi approcci al concetto di greenway.
In Europa, con questo termine vengono oggi indicati percorsi dedicati ad una mobilità dolce e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali. Tali percorsi sono distribuiti un po' in tutta la penisola e sono censiti dall'Associazione Italiana Greenways.

VISIONE ZERO

La Visione Zero parte da un postulato che nessuno può contestare e cioè che "è un diritto etico fondamentale garantire a ogni individuo l'integrità fisica e psichica". Da qui ne deriva che "in futuro non ci deve più essere nessuna vittima di incidenti stradali" e "nessuno dovrebbe essere più ucciso, gravemente ferito o menomato a causa di un incidente stradale e che i costi umani e sociali che ne derivano non possono più essere accettati come un inevitabile effetto collaterale della circolazione stradale" . Il programma "Visione Zero", fatto proprio nel 1997 dal Parlamento svedese, modifica radicalmente l'approccio al problema della sicurezza stradale partendo dall'idea che nessuno dovrebbe essere ucciso o ferito a causa di un incidente stradale.
L'ambiente strada deve essere adattato maggiormente alle capacità e ai limiti umani, in modo da permettere meno errori alla guida. La responsabilità principale spetta all'autorità pubblica che deve: mettere in campo coerenti programmi di portata generale sui tre elementi del sistema mobilità (l'uomo, la strada, il veicolo); agire con interventi specifici sui fattori di pericolo proteggendo in primo luogo gli utenti della strada che risultano essere i più deboli e i più vulnerabili nelle diverse situazioni della circolazione, volta per volta pedoni, ciclisti, motociclisti, passeggeri di autovetture.
La sicurezza stradale non può che essere parte di una politica della sicurezza più complessiva che già viene adottata per quanto riguarda la mobilità con altri mezzi di trasporto (aerei, treni, navi), dove già ora l'insieme del sistema viene studiato e organizzato in funzione della sicurezza. Visione Zero ci dice che lo stesso approccio "di sistema" può essere adottato per la circolazione stradale in cui la responsabilità per la sicurezza deve essere equamente ripartita tra: gli utenti della strada che devono seguire le regole della circolazione e agire responsabilmente; lo stato e l'ente che costruisce e gestisce la rete stradale, fissa le regole della circolazione e le deve far rispettare anche per finalità educative.

IL CASO. Pedoni e ciclisti nel traffico sono particolarmente vulnerabili. I pedoni vittime di incidenti nel 2009 sono stati 667, il 15,7% del totale dei morti della strada, i ciclisti che hanno perso la vita sono stati 295. Le iniziative di sensibilizzazione sul tema sono tante. Come a Verona, dove dal 2 al 7 maggio prossimo la polizia municipale proporrà nelle piazze del centro giochi e itinerari dove i ragazzi delle scuole potranno apprendere le principali regole della strada. Alla fine del percorso ogni bambino a seconda dell'età avrà il patentino di perfetto ciclista o pedone.

Z

ZONA 30

Le zone 30 sono accessibili a tutti con il solo limite della velocità a 30 km/h dove non è la segnaletica o la civiltà dei cittadini a indurre velocità moderate ma le caratteristiche fisiche e geometriche della strada trasformata. Come per le vie residenziali, la ristrutturazione dei parcheggi auto gioca un ruolo essenziale. Interventi di arredo urbano e alterazioni della pavimentazione cambiano l'assetto della strada al punto da sembrare ristretta. In corrispondenza degli incroci si riduce il raggio di curvatura dei marciapiedi con aiuole supplementari come pure agli ingressi in modo da rendere inequivocabile che si è in procinto di attraversare una strada "diversa". Le strade a "velocità 30 o 20" non devono avere traffico di attraversamento improprio ma caratterizzarsi come Isole Ambientali dove il recupero della vivibilità urbana è prioritario.

IL CASO. Diecimila abitanti del quartiere Mirafiori Nord di Torino vivono una mobilità slow: veicoli a bassa velocità, più sicurezza stradale, riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, un ambiente stradale con pavimentazione variata, arricchito di verde, piccole aree riposo con sedute, arredo, porta-bici. Da due anni nella zona è stata istituita una Zona 30 e gli effetti sulla sicurezza stradale sono stati straordinari: nel 2010 zero incidenti gravi, rispetto ai 15 sinistri con feriti registrati in media negli anni col limite (magari non rispettato) a 50 all'ora. Il Politecnico di Torino ha rilevato una diminuzione del traffico superiore al 15% (molti automobilisti preferiscono fare giri più lunghi piuttosto che rallentare) e un dato curioso: il 5% degli abitanti di questo angolo di Mirafiori Nord ha smesso di usare sonniferi per addormentarsi, grazie alla riduzione del rumore prodotto dalle auto e un altro 5% assicura di avere accresciuto la sua capacità di concentrazione. Il costo per realizzare la Zona 30 è stato di 500 mila euro, ma si stima che grazie alla diminuzione degli incidenti stradali (74% di giorni di prognosi in meno rispetto al passato) si sia già risparmiata (in un solo anno) la stessa cifra in spese sanitarie.

Bari

La mobilità è un vero e proprio punto di forza dell'Amministrazione Emiliano. Sin dagli inizi del primo mandato, infatti, l'obiettivo fondamentale verso il quale sono confluite diverse azioni mirate è sempre stato uno: come incentivare l'utilizzo della bicicletta in sostituzione degli altri mezzi di trasporto e, in particolare, dell'automobile. Di fatto, la conformazione naturale, nonché la mitezza del clima, consentono a tutti di utilizzare le due ruote in qualsiasi stagione dell'anno.
Nello specifico, tre sono state le principali azioni, mai realizzate prima del 2004 a Bari: la realizzazione delle piste ciclabili, l'introduzione del bike sharing e l'erogazione in favore dei cittadini di incentivi economici per l'acquisto di nuove biciclette.

Per quanto riguarda le piste ciclabili, ad oggi sono stati realizzati in totale 9 chilometri per i percorsi di San Pio, Parco Perotti, ponte Santa Rita, Viale Unità d'Italia, San Paolo, Largo 2 giugno, Viale della Resistenza e del quartiere Mungivacca. Tutte le nuove realizzazioni sono state eseguite in sede propria, al fine di renderle maggiormente sicure e incentivare il loro utilizzo anche da parte di persone poco avvezze alla guida della bici nel traffico urbano.

Altre sette sono già state finanziate, e per la loro esecuzione saranno presto pubblicati i relativi bandi di gara. Tra le più rilevanti, una sorgerà nel quartiere Libertà (in via della Carboneria, corso Mazzini e piazza Garibaldi - circa 1,6 km), l'altra in via Di Vittorio e in via Omodeo (circa 900 metri), che si ricongiungerà a delle piste già esistenti. Chiude il cerchio la pista ciclabile inserita nel progetto di allargamento di via Amendola e nel tronco di completamento dell'Asse Nord-Sud, che collegherà via Nazariantz e via Tatarella. Inoltre, tutti i nuovi progetti stradali dovranno prevederne la sistematica realizzazione, così come avviene per i progetti di lottizzazione eseguiti da imprenditori privati. Il servizio di bike sharing, inaugurato nel settembre del 2007 con 5 velostazioni e 50 colonnine, attualmente è composto da quindici stazioni, per un totale di 170 colonnine. Entro i prossimi due mesi, entreranno in funzione ulteriori sedici stazioni e 160 colonnine, per un totale complessivo di 31 stazioni e 330 colonnine. Per incentivarne l'utilizzo durante la prima fase, i costi per l'utenza sono stati contenuti al solo acquisto della tessera al costo di 10 euro, con riduzione a 5 euro per gli studenti universitari e per tutti coloro che dimostrano di essere in possesso di un abbonamento per l'utilizzo dei mezzi del trasposto pubblico.

Ad oggi, sono 1000 le tessere magnetiche rilasciate, di cui 700 con un utilizzo continuo e una lista d'attesa di 200 nominativi. Il servizio di bike sharing si serve del circuito Bicincittà, che attraverso un sito web consente di visualizzare tutte le stazioni su territorio comunale e la disponibilità di biciclette nelle singole stazioni. Da uno studio recente è stato anche possibile comprendere meglio chi sono i fruitori del servizio, in funzione dell'età e dell'occupazione: detengono il primato gli impiegati con il 24,5%. Seguono i liberi professionisti (14,3%), gli studenti (11,3%) e i

pensionati (7,9%). Per quanto riguarda l'età, chi usufruisce di più del bike sharing ha tra i 40 e i 60 anni (56,13%). A seguire, i cittadini tra i 20 e i 40 anni (30,19%), quelli tra i 60 e gli 80 anni (12,50%) e tra gli 80 e i 100 (0,94%).

Una menzione a parte merita il protocollo d'intesa siglato nel 2007 tra Regione Puglia e Trenitalia, finalizzato allo sviluppo dell'intermodalità bici-treno che consente di trasportare gratuitamente il mezzo al seguito del viaggiatore all'interno delle carrozze ferroviarie regionali. L'intervento si inserisce appieno nelle politiche per la mobilità sostenibile messe in atto negli ultimi anni dal Comune di Bari e dalla Regione Puglia attraverso la promozione e l'incentivazione di uno spostamento urbano più consapevole sia da un punto di vista turistico e ricreativo, alternativo a quello motorizzato, che tende a sfruttare al meglio il proprio tempo libero in città, sia per quanto riguarda il tragitto casa-lavoro che consente, anche a chi arriva dalla periferia sud, di usufruire del servizio di bike sharing in totale sicurezza e offre un'opportunità in più di mobilità competitiva rispetto a quella tradizionale nei tratti a breve e media percorrenza. Due gli effetti benefici immediati: si riducono le emissioni climalteranti e si contribuisce notevolmente alla decongestione delle infrastrutture viarie dell'area. In questa direzione si muove il posizionamento della stazione di bike sharing progettata vicino la stazione ferroviaria di Parco Sud e il parcheggio di interscambio del Park & Ride nei pressi della spiaggia di Pane e Pomodoro: in questo modo viene incentivata l'intermodalità tra automobile e bicicletta e tra bicicletta e treno.

Infine, gli incentivi economici per l'acquisto delle due ruote. Il Comune di Bari negli scorsi anni ha erogato un contributo di 50 euro a chi fosse intenzionato a comprare una bici dal costo non superiore ai 200 euro, e di 100 euro per l'acquisto di una bici dal costo superiore ai 200 euro. E i risultati sono stati eccellenti: sono state acquistate 3.000 nuove biciclette.

Michele Emiliano
Sindaco
Comune di Bari

Bolzano

La prima realizzazione di una pista ciclabile vera e propria a Bolzano avvenne quasi casualmente negli anni ‘80 a seguito dello spostamento della linea ferroviaria Bolzano-Merano, rendendo quindi disponibili sedimi in sponda orografica destra del fiume Isarco: acceso fu il dibattito sulla loro destinazione.

Da un lato chi proponeva un ampliamento dell’attigua passeggiata, dall’altro chi proponeva la realizzazione dell’ennesima strada: si optò, anche a fronte di un impegno economico limitato, per la realizzazione di un percorso di tipo “ricreativo” da affiancare alla passeggiata stessa.

Il successo di tale iniziativa, anche per la favorevole posizione ed il non trascurabile vantaggio di costruire un comodo accesso al centro storico, diede il via alla creazione nel cittadino ad una cultura ciclabile: l’utilizzo della bicicletta come mezzo alternativo di trasporto è andato via via diffondendosi, mettendo quindi l’Amministrazione nelle condizioni di dover fornire risposte precise in termini infrastrutturali.

La particolare orografia della città di Bolzano attraversata da tre fiumi, di cui due all’interno della zona abitativa (Talvera ed Isarco) ed uno tangente alla sua periferia (Adige), nonché la particolare favorevole disposizione dei principali complessi scolastici e sportivi lungo tali fiumi, diede lo spunto per la creazione, lungo le loro sponde e ad integrazione del verde pubblico ivi presente, di una prima rete di piste ciclabili in sede propria che costituisce la “spina dorsale” del sistema.

Operando quindi all’interno di un piano generale di riferimento, che prevede il collegamento di tutte le zone scolastiche, sportive e ricreative cittadine in modo da formare una sorta di grande anello attorno alla città, anno dopo anno sono state realizzate piste ciclabili sia in sede propria che in sede promiscua che hanno dato origine ad una rete in grado di dare una buona risposta alle richieste dei cittadini: si è nel tempo passati quindi da un uso quasi esclusivamente ricreativo della bicicletta, ad un utilizzo per i movimenti “casa-scuola” e “casa-lavoro”.

Si è arrivati pertanto ottenere un modal-split pari ad oltre il 29% di media annua di spostamenti in bicicletta, con un alto uso della bici anche nel periodo invernale. Attualmente la rete di piste ciclabili è costituita da più di 50 Km di piste ciclabili, per la maggior parte protette e separate dalla sede stradale. In considerazione anche della recente trasformazione della zona industriale in zona produttivo-terziaria, sono stati dismessi numerosi tratti ferroviari che conducevano direttamente ai principali stabilimenti, utilizzando tali sedimi a piste ciclabili. Quasi mai le sedi stradali hanno larghezze tali da consentire la realizzazione di tali piste senza interferire con la sosta: laddove l'intervento è considerato di forte valenza si è intervenuti vietando completamente la sosta o regolamentandola in modo differente, cercando peraltro di recuperare almeno parte dei parcheggi soppressi attraverso un ridisegno della sosta nelle vie limitrofe.

Il nuovo Piano Urbano del Traffico, conferma l'obiettivo già intrapreso da anni dall'Amministrazione Comunale e cioè di incentivare l'utilizzo da parte della popolazione di mezzi di trasporto alternativi tra cui appunto la bicicletta, privilegiando anche l'aspetto ricreativo, attivando interventi comuni con Amministrazioni locali limitrofe per la realizzazione di piste ciclabili sovracomunali inserite nel Piano di sviluppo provinciale. Proprio per il notevole aumento dei fruitori di tale mezzo di trasporto, nell'elaborazione del nuovo Piano della mobilità ciclabile, particolare attenzione è stata data alla realizzazione di una nuova segnaletica "unica nel suo genere". Ad ogni pista ciclabile facente parte della rete cittadina è stata data una colorazione diversa come per le linee di una metropolitana. Nasce in tal modo un sistema di percorsi ciclabili di facile memorizzazione che è oramai entrata nella cultura dei bolzanini.

Lungo i percorsi ciclabili principali, nei punti di maggior interesse ed in alcuni nodi di intersezione importanti sono stati allestiti dei cartelli con una descrizione schematica del percorso ciclabile per migliorare l'orientamento. Tali singoli nuovi percorsi colorati, sono visibili su piantine distribuite a tutte le famiglie residenti e alle principali fonti turistiche e di informazione. Sul retro di tali piantine vi è la descrizione del tracciato, con la sua lunghezza, e dei principali punti di attrazione raggiungibili con l'utilizzo delle stesse piste ciclabili.

La segnaletica, ad alto contenuto d'informazione e marketing, ha anche la funzione di far percepire che a Bolzano esiste un sistema di mobilità ciclabile con la stessa dignità e importanza degli altri sistemi di trasporto. Con questo sistema si vuole aiutare anche il ciclista ad orientarsi meglio in città e anche per i turisti a trovare facilmente i punti di maggiore interesse. Sono stati realizzati più di 270 tra cartelli direzionali e di conferma, nonché infopoint triangolari in cui il ciclista possa orientarsi facilmente sulla destinazione da raggiungere. E' stato inoltre sviluppato un nuovo corporate design con il quale identificare anche tutte le manifestazioni a favore della bicicletta e vari attività di marketing. "Bici Bolzano" con l'utilizzo delle lettere bz che identificano la città per il telaio e due ruote.

Questo logo è presente in tutte le attività e infrastrutture presenti sul territorio dedicate alle biciclette in modo tale che vi sia l'unione di indirizzo e la riconoscibilità del servizio. Un esempio è l'applicazione di questo nuovo design sulle nuove biciclette del servizio noleggio presenti sul territorio cittadino, biciclette molto solide con il cambio nel mozzo. La colorazione delle stesse (rosse) le contraddistinguono dalle altre con un'immagine coordinata, moderna e accattivante. Tale logo viene utilizzato per segnalare le ciclabili, il punto servizio noleggio, cartine planimetriche, poster e big print pubblicitari (anche su mezzi di trasporto pubblico), in occasione di eventi mediatici, nonché nella predisposizione di gadget (magliette, portachiavi, giaccavento, ecc.).

La bicicletta è in continua competizione con l'autovettura, pertanto per uscirne vincitori e trasferire buona parte di automobilisti su tale mezzo di trasporto, è necessario renderlo competitivo, appetibile con una dignità sempre crescente. Nel cittadino deve essere chiaro che tale nuovo mezzo di trasporto ha sul territorio cittadino, la propria rete coordinata di strutture e servizi.

E' pertanto sempre stato attento e meticoloso l'intervento di rinverdimento delle aree fiancheggianti le piste ciclabili in sede propria: l'utente, passando da ciclabili extraurbane, di tipo ricreativo, caratterizzate da una completa immersione in un ambiente rurale impreziosito da coltivazioni frutticole, a quelle urbane, condizionate dalla realtà del tessuto urbanistico, deve avere la percezione dei cambiamenti dei luoghi, delle situazioni, delle stagioni, conservando però la sensazione di trovarsi all'interno di un ambiente ugualmente curato e variopinto e niente più delle piante, con i colori e le fioriture a scalare durante l'arco dell'anno possono dare questa sensazione.

Per quanto concerne le somme messe a disposizione dall'Amministrazione, oltre agli ingenti importi passati, sono già state stanziate somme considerevoli anche per l'esercizio corrente per la realizzazione di nuove ciclovie e per il miglioramento di quelle esistenti. Inoltre per i nuovi quartieri progettati e quelli realizzandi, vi è sempre l'inserimento di piste ciclabili che si connettono con la fitta rete di piste già realizzate. Infatti, è stato dimostrato che solo l'inserimento di tratti ciclabili connessi con il resto della rete porta al loro utilizzo, venendo incontro alla sempre forte esigenza di garantire il massimo della sicurezza di qualsiasi tipo di utente, dai più giovani, fino alle persone anziane, interferendo il meno possibile con il traffico veicolare.

Tornando alle somme a disposizione per la manutenzione della segnaletica vengono impiegati annualmente circa 70.000€, 60.000€ per il marketing, per l'iniziativa Bolzanoinbici e per pubblicità varie. Per il noleggio bici, le varie manutenzioni e le loro riparazioni sono previsti anche per quest'anno 65.000€. Per l'iniziativa Trendy Travel 15.000€ e 20.000€ per rilievi ed indagini statistiche. Vi è inoltre la somma di 270.000€ una tantum per vari progetti europei – Vianova spesa in vari esercizi finanziari.

Luigi Spagnolli
Sindaco
Comune di Bolzano

Carpi

La Città di Carpi è situata in un territorio pianeggiante che da sempre si presta all'uso della bicicletta. Da quando sono comparsi i primi velocipedi, Carpi ha avuto estimatori di questo mezzo di locomozione espandendosi tra tutti i ceti il possesso di almeno una bicicletta per famiglia.

Prima della motorizzazione degli anni sessanta fortissimo era l'uso della bici soprattutto per raggiungere il posto di lavoro anche nelle Città e paesi limitrofi. Negli anni sono cambiate le abitudini, le mode e le modalità di trasporto, ma la bicicletta ha conservato il suo ruolo da protagonista tanto che in ogni famiglia se ne posseggono diverse destinate a vari usi, dallo spostamento in città fino all'attività sportiva.

E' in quest'ambito che negli anni '80 si inizia a parlare di piste ciclabili a Carpi, in assenza di normativa in grado di fornire indicazioni utili, con la creazione di alcuni tratti di pista contromano, all'interno di sensi unici per i veicoli a motore. In sostanza si voleva in questo modo fornire scorciatoie ai ciclisti senza obbligarli ad aggirare i sensi unici in centro storico per raggiungere la Piazza Martiri, cuore della Città.

Visto l'interesse sucitato con questi primi tratti l'Amministrazione decideva così di studiare un Piano per la creazione di una rete delle piste ciclabili a Carpi, con la collaborazione dell'Ufficio Tecnico Comunale che, dopo alcuni mesi di rilievi, lo elaborava.

Il Piano suddetto è stato redatto nel 1991 ed approvato in Consiglio Comunale. Si basa su 12 radiali principali, a collegamento della periferia con il centro, cucite tra loro da percorsi trasversali sviluppati negli spazi disponibili all'interno delle varie sedi stradali ritenute idonee.

Dal 1991 sono stati realizzati una parte degli itinerari previsti nel Piano citato ed altri sono attualmente in corso di costruzione e verranno ultimati entro l'anno. Lo sviluppo dei percorsi ha seguito abbastanza fedelmente le previsioni si è andati oltre aggiungendo interventi in conseguenza dello sviluppo urbano che in un ventennio ha subito comprensibili mutamenti allargandosi sensibilmente.

Ogni comparto di nuova edificazione riceve infatti l'input da parte dell'Amministrazione per la costruzione del proprio tronco di ciclabile in modo da contribuire gradualmente, di pari passo con la crescita residenziale, alla costituzione di un reticolo capillare da collegare alle radiali principali citate in premessa.

L'Ufficio Traffico e la Commissione Viabilità e Traffico hanno elaborato interventi di ricucitura tra vecchi e nuovi percorsi ciclo-pedonali mirati anche a garantire una maggiore sicurezza per ciclisti e pedoni. Al momento attuale i km di rete sono 32 e

naturalmente molto resta ancora da fare anche se si sottolinea l'impegno costante dell'Amministrazione nel proseguire nella realizzazione dell'intera rete approvata.

Manifestazioni. Ogni anno il Comune di Carpi promuove diversi appuntamenti sportivi, di carattere agonistico, ma anche rivolti a tutti per incoraggiare la passione della bicicletta e del vivere all'aria aperta senza ausilio di motori. Ne sono un esempio nel primo caso la "Granfondo" gara ciclistica che precede ogni anno la Maratona D'Italia in autunno e nel secondo la "Biciclettata" rivolta alle famiglie per trascorrere una giornata in bici nel territorio carpigiano.

Impegni futuri. Nell'anno in corso è stato approvato dal Consiglio Comunale il Piano Generale del Traffico Urbano attraverso il quale è stata attribuita la classificazione funzionale alla rete viabile della Città.

Grazie a questo lavoro di analisi e raccolta della normativa all'interno del Regolamento viario, si sono determinate le tipologie delle piste ciclopedonali ammissibili secondo la classifica funzionale delle strade. Da qui è sorta spontanea la necessità di revisione del Piano del 1991 attraverso questo nuovo strumento di governo per aggiornare le previsioni di allora tenendo conto dell'attuale estensione territoriale della Città, dei nuovi centri di interesse e dei tratti di rete già realizzata.

Il 2011 sarà dunque, a distanza di vent'anni, l'anno del nuovo Piano per la realizzazione di una rete di piste ciclabili a Carpi.

Assessore Viabilità e Trasporti
Carmelo Alberto D'Addese
Comune di Carpi

Ferrara

Ferrara è tradizionalmente considerata la “città italiana delle biciclette”, dove l’utilizzo di questo mezzo da parte dei cittadini è tra i più alti in Europa: nel 1991 la percentuale di utilizzo era del 30,7% contro il 30% di Copenhagen o il 27,8% dell’Olanda. Nel 2000 un’indagine realizzata da DataBank su un campione rappresentativo ha ribadito che il 30,9% dei ferraresi continuava ad utilizzare la bicicletta. Le indagini effettuate negli anni successivi hanno confermato questo dato, pur in leggera flessione a causa del fenomeno di *sprawl* urbano e commerciale che ha aumentato le distanze degli spostamenti.

La città storica viene considerata come un’unità urbanistica che privilegia l’integrazione della componente ciclistica (area a ciclabilità diffusa), mentre per l’esterno-città sono state realizzate apposite piste ciclabili in sede propria che consentono di raggiungere numerosi quartieri periferici.

La consapevolezza di essere non soltanto la città italiana con il maggior numero di ciclisti ma di attestarsi anche a livelli europei, ha portato l’Amministrazione a dedicare in questi anni numerosi progetti ed iniziative alla bicicletta, dall’adesione alla rete Cities for Cyclists alla costituzione del primo Ufficio Biciclette (in Italia sono oggi una quarantina i Comuni che hanno seguito l’esempio di Ferrara), dall’adozione del primo Biciplan, quando ancora in Italia non esisteva un riferimento normativo in tal senso, all’organizzazione della struttura di Bicycle Managment in carico all’Agenzia della Mobilità.

Tra le principali azioni ed iniziative si ricordano: **1995** adesione al Circuito europeo *Cities for Cyclists;* **1996** costituzione dell’*Ufficio Biciclette* presso l’Assessorato all’Ambiente; **1997** sottoscrizione della *Bicycle Charter – Carta della Bicicletta* per favorire l’uso della bicicletta e la rimozione degli ostacoli che ne rallentano lo sviluppo; **1998** approvazione dell’innovativo *Biciplan* all’interno del Piano Urbano del Traffico; **1999** posizionamento del *cartello stradale* “Ferrara città delle biciclette” a tutti i principali accessi alla città; **2000** *1° Premio Città Sostenibili* del Ministero dell’Ambiente per l'istituzione dell'Ufficio Biciclette per la mobilità sostenibile; **2001** realizzazione della *Carta ciclabile di Ferrara*, cartina con stradario e indicazione della rete ciclabile, dei comportamenti corretti da tenere, della segnaletica dedicata ai ciclisti e informazioni sui servizi; **2002** avvio dell’*Operazione Ladri di biciclette* per limitare i furti di bici; **2003** premio europeo per la *Settimana della Mobilità* organizzata a Ferrara; **2004** avvio del sistema “*C’entro in bici*” per l’utilizzo gratuito di biciclette pubbliche da parte dei pendolari; **2005** avvio di “*RiCicletta*”, laboratori gestiti da cooperative sociali per il riciclo delle biciclette abbandonate; **2006** ampliamento

del servizio con sistema "C'entro in Bici" in 8 punti della città, gestione affidata a "FerraraTUA"; 2007 *PPB* (*Piano Parcheggi Biciclette*) su iniziativa della Circoscrizione Centro cittadino; 2008-2009 ANNO DELLA BICICLETTA promosso dal Comune di Ferrara e coordinato da AMI (agenzia della mobilità). Oltre 80 iniziative di promozione all'uso della bicicletta.; 2009 Premio GPP (*Progetti sostenibili e green public procurement 2009*) - Menzione speciale al Comune di Ferrara da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze con questa motivazione: "Una menzione speciale viene indirizzata dalla Commissione al Comune di Ferrara, per aver svolto, fin dal 1994, attività di Green Procurement, istituendo un apposito assessorato all'Ambiente. Ferrara è nota in tutto il mondo per essere una città che valorizza gli alimenti biologici, per aver promosso l'uso delle biciclette ed istituito un apposito ufficio per la "mobilità sostenibile"che ha consentito alla città di essere nota a livello internazionale come la città delle biciclette, simbolo della sostenibilità e della qualità della vita locale."

2010 Convenzione Comune di Ferrara - AMI con il trasferimento all'Agenzia della Mobilità di tutte le attività di promozione dell'uso della bicicletta e del coordinamento di piani di mobilità ciclistica attraverso un specifica attività di Bicycle Management.

Lo stato di fatto

Stato di attuazione del Biciplan di Ferrara
Km totali di progetto Biciplan 2000: 117,14
Km totali rete stradale: 990
Numero abitanti: 135.000
Km totali rete ciclabile (2010): 118,00
Km rete ciclabile per abitante (2010): 0,87
Percentuale realizzazione Biciplan (ottobre 2006) : 72%
Percentuale realizzazione Biciplan (dicembre 2010): 100%
Percentuale realizzazione sul totale rete stradale: 12%

Gli obiettivi raggiunti di estensione della rete ciclabile previsti dal Biciplan 2000 ha imposto l'esigenza di redigere un Nuovo Biciplan (attualmente in fase di elaborazione), anche in considerazione del nuovo assetto urbanistico e della mutata dislocazione dei centri attrattori commerciali, sanitari e di studio-lavoro.

Gli impegni per il futuro

BICYCLE POLICY (2010-2020)

- **stabilizzare (ed eventualmente superare) la quota del 30% di spostamenti in bicicletta**

- **estensione della Zona 30 a tutta la zona a prevalente interesse artistico-architettonico (entromura e area S.Giorgio) consentendo il flusso ciclabile nei due sensi nelle strade a senso unico**
- **apertura al transito delle biciclette nelle corsie preferenziali bus**
- **facoltà di trasporto biciclette sui mezzi pubblici su gomma e su rotaia**
- **adozione del nuovo Biciplan e conseguente estensione della rete ciclabile del 40% con adozione di segnaletica dedicata di indirizzamento e di conferma**
- **affiancamento corsie preferenziali a scorrimento veloce per biciclette in corrispondenza o in assenza di percorsi ciclabili protetti**
- **realizzazione Casa della Bicicletta come strumento espositivo, di confronto e promozionale**
- **capillare posizionamento di cicloparcheggi a struttura differenziata**
- **fruizione facilitata della stazione ferroviaria e delle fermate della metropolitana di superficie tramite scivoli e canalette**
- **accessibilità 24h al deposito bici protetto stazione ferroviaria**
- **implementazione dei sistemi di bikesharing ("c'entro in bici" e "mi muovo in bici")**
- **attivazione del sistema cycle-logistics per il trasporto e la consegna delle merci**
- **campagne promozionali ad ampio spettro**
- **revisione del regolamento edilizio per consentire il deposito bici all'interno degli edifici nelle parti condominiali**
- **monitoraggio dei flussi ciclabili tramite strumentazione elettronica**
- **campagna sistematica di contrasto furti (RIB, bici esca, ecc.)**
- **estensione di interventi di traffic calming**

Aldo Modonesi
Assessore ai Ll.Pp., mobilità e patrimonio
Comune di Ferrara

Firenze

Firenze è una città collinare che però sviluppa gran parte della parte urbanizzata nella fascia di pianura e quindi si presenta per gran parte adatta ad un uso diffuso e normale della bicicletta.
In particolare il centro storico e le nuove parti direzionali della città sono collocate tutte in pianura a distanze non superiori a 4 km dall'area del Centro storico.
Entro un raggio di spostamento di 6 km è poi compreso l'intero comune (Firenze ha una superficie territoriale di 102 kmq).
La città è dotata di 10 stazioni ferroviarie che potrebbero consentire, grazie all'intermodalità treno-bicicletta, di raggiungere gran parte del territorio comunale con spostamenti limitati in bicicletta.

La domanda di mobilità ciclistica. Sulla base di rilevazioni effettuate per 3 anni consecutivi si calcola che a Firenze si muovano in bici circa 25-30.000 persone ogni giorno; quindi circa il 9% di tutti gli spostamenti si effettua in bicicletta. Inoltre, risulta essere significativa anche la quota di spostamenti sistematici per motivi di lavoro e studio da parte di pendolari, che è pari al 5% e cioè a 8.373 spostamenti al giorno, di 2.208 di studenti e 6.165 di lavoratori. Oltre a ciò , vi è poi un buon numero di utenti stagionali, saltuari od occasionali. Con un valore del 5% Firenze è il primo comune della provincia e uno dei primi della regione per quanto concerne gli spostamenti in bici, ma le potenzialità per arrivare a livelli europei di almeno il 15% ci sono tutte. A Firenze ci sono circa 20.000 posti nelle rastrelliere, ma non sono sufficienti perché la domanda di sosta è almeno di 40.000 posti.

La situazione delle infrastrutture per la mobilità ciclabile. Firenze è un comune con notevoli potenzialità per un maggiore uso della bicicletta, sia per la configurazione morfologica, che per le distanze dei percorsi, che per la possibilità di scambi intermodali. La rete di percorsi ciclabili in sicurezza, nonostante la presenza di un buon reticolo stradale diffuso, deve essere incrementata, data l'intensità del traffico e le dimensioni delle carreggiate, per cui in molte zone, specie quelle dove vi è un'elevata commistione tra residenza e attività produttive, è scoraggiato l'uso della bicicletta. Vi sono però spazi e condizioni per sviluppare politiche di sostegno alla mobilità in bicicletta. La rete ciclabile comunale è costituita da circa 80 km di percorsi ciclabili, di cui 60 km sono piste ciclabili urbane e 20 km sono percorsi a valenza ricreativa. I problemi maggiori sono dati dalla frammentazione della rete esistente e dalla sua incompletezza, per esempio nella parte nord della città. Soprattutto l'attuale frequente "abbandono" del ciclista alle intersezioni limita molto l'usabilità della rete, indicando la necessità di una inversione di tendenza.
La situazione delle infrastrutture per la mobilità ciclistica presenta dunque luci e ombre, ma segnala costanti progressi:

- aumentano i km di piste ciclabili, in particolare è stato realizzato un tratto che consente il collegamento tra il centro e la zona direzionale di Novoli, lungo viale Redi, un collegamento in collina verso Piazzale Michelangelo e il congiungimento di due tronconi della rete in zona Isolotto.
- aumentano le rastrelliere e sono stati predisposti i nuovi modelli (più sicuri contro i furti, di basso costo e di facile pulizia)che consentono l'ancoraggio del telaio, limitando così le possibilità di furto,

- **aumentano le zone pedonali e tra queste è da segnalare la pedonalizzazione di piazza Duomo che ha liberato dal traffico un asse strategico di attraversamento del centro che ora i ciclisti possono percorrere con tranquillità.**

Le bici possono essere trasportate su tutti treni regionali ed è stato ottenuto per i giorni festivi e per gli orari non di punta dei giorni feriali un biglietto ridotto giornaliero per il trasporto biciclette del costo di 1,10 euro.

I programmi in corso e quelli previsti. **La nuova Amministrazione ha espresso la volontà politica di realizzare delle scelte relative ai settori di urbanistica e di mobilità che integrino e considerino lo sviluppo della ciclo-mobilità come parte essenziale della mobilità cittadina. Si sta lavorando per realizzare una rete ciclabile diffusa, adeguata, ben tenuta e dotata di servizi affinché possa essere usata con agio da tutti i cittadini, che sarà costituita da piste e corsie ciclabili, zone con moderazione del traffico e zone pedonali e a traffico limitato.**
Per quanto riguarda le piste ciclabili si prevede di adeguare l'esistente Piano per la Mobilità Ciclistica alle nuove realizzazioni urbanistiche e completarlo. Per incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola in ambito metropolitano si prevede di realizzare almeno 10 km di nuove piste ciclabili l'anno progettate secondo normativa, dando priorità al completamento alle seguenti direttrici di collegamento da e per il centro: viale Europa; Rovezzano/Campo Marte; Novoli/Osmannoro; Careggi/Sesto; Isolotto/Scandicci.

La moderazione del traffico è condizione per assicurare sicurezza ai ciclisti: le forme più immediate sono quelle dell'estensione delle aree ciclopedonali, della creazione di zone ad alta ciclabilità nel centro storico e della realizzazione di opere per la riduzione della velocità del traffico motorizzato nelle strade non di grande scorrimento (restringimenti di carreggiata, attraversamenti ciclopedonali rialzati, dissuasori di sosta, ecc.). Inoltre, occorre promuovere una riflessione più ampia sulla sosta delle bici, aumentando il numero di rastrelliere in relazione a poli di attrazione (scuole, uffici,…), prevedendo la rimozione delle bici abbandonate e l'adozione di sistemi di scoraggiamento dei furti.

Primo obiettivo è dare continuità, sistemare e adeguare le piste sui Lungarni per creare un doppio asse di attraversamento est-ovest di Firenze, che colleghi anche i parchi e le grandi aree di verde pubblico (Cascine, Anconella-Albereta, Argingrosso, Bellariva). Interventi prioritari sono: lungarno Vespucci, attraversamento Piazza Ferrucci e piazza Gaddi e collegamento ponte alla Vittoria con Argingrosso. Per il centro storico, zona entro i viali, con la pedonalizzazione di piazza del Duomo e la limitazione di velocità del traffico (zona 30 fatta rispettare), vi sarà una minore esigenza di piste ciclabili, ma è indispensabile migliorare la pavimentazione di alcuni tratti (piazza D'Azeglio e dintorni, piazza de Nerli, etc.) e stiamo valutando di adottare il controsenso ciclabile nelle aree pedonali e sulle strade a minore traffico.
Pensiamo poi alla realizzazione e al completamento delle seguenti direttrici di collegamento, sia con piste ciclabili, che con zone a moderazione del traffico:

- **piazza Ferrucci – Soffiano, Legnaia, Ospedale S,Giovanni di Dio;**
- **percorso centro Novoli, e Novoli – Rifredi e Novoli – Careggi;**
- **percorso verso il Polo Universitario di Sesto da Novoli e Rifredi;**

- **percorso dal centro a viale Europa;**
- **percorso da viale dei Mille, Campo Marte verso i viali**
- **percorso Rovezzano, via Aretina, piazza Alberti, piazza Beccaria;**
- **percorso centro, Statuto, Poggetto, Careggi, Castello;**
- **percorso da e per Isolotto e Scandicci.**

Pensiamo quindi di svolgere il censimento e l'analisi dello stato delle piste e dei percorsi ciclabili in relazione all'utilizzo effettivo e alla creazione di una estesa e capillare rete ciclabile, valutando costi e tempi per la realizzazione e manutenzione della rete e dei servizi accessori e conseguentemente di programmare e realizzare gli interventi per la creazione di una rete ciclabile organica e diffusa.

Si tratta poi di offrire la possibilità di disporre ovunque di biciclette e di luoghi di sosta adeguati e sicuri, attraverso la realizzazione di parcheggi e punti sosta protetti e con forme di noleggio diffuse e agevoli.
Per la questione di parcheggi e luoghi sosta intendiamo agire prima di tutto nei principali luoghi di interscambio modale, cioè le stazioni ferroviarie e in particolare Santa Maria Novella, Campo di Marte e Rifredi, con la creazione di strutture tipo "ciclostazioni".
Per questo il Comune di Firenze ha dato la sua adesione al "Protocollo d'intesa sulle ciclostazioni" con Fiab – Federazione italiana amici della bicicletta, Regione Toscana e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e sta lavorando per progettare e organizzare strutture e servizi di ciclostazioni.

Le ciclostazioni saranno dei luoghi accoglienti, socievoli e funzionali, con personale disponibile, flessibile e motivato in cui lasciare in sicurezza e sotto custodia la propria bici, potere prendere una bicicletta a noleggio e potere avere assistenza e manutenzione delle biciclette. Nelle ciclostazioni vi saranno poi punti per il prelievo di biciclette a libero servizio (bike sharing).

Per il bike sharing stiamo puntando al rafforzamento dell'iniziativa di noleggio bici "Mille e una bici" e stiamo studiando la possibilità di fare evolvere questa pratica in forma modulare che potrebbe costituire un sistema di bici a libero servizio tipo "bike sharing", in accordo con i Comuni dell'area metropolitana e con Ataf. Stiamo studiando una modalità di pulizia periodica delle rastrelliere, sulla base della richieste fatte dalle Associazioni ambientaliste, per liberarle, oltre che dalla sporcizia, dalle bici abbandonate e avere così più spazi disponibili per le biciclette usate con maggiore frequenza. Per favorire la sosta sicura stiamo studiando la possibilità di accordi con garage privati per riservare spazi alla sosta di bici e con *Firenzeparcheggi* per soluzioni innovative. Abbiamo anche in programma accordi con rivenditori, riparatori e noleggiatori per azioni che favoriscano la sicurezza dei ciclisti e riducano le possibilità di furto.

Giampiero Maria Gallo
Consigliere con delega speciale del Sindaco per la Bicicletta
Comune di Firenze

Genova

Genova non è certo annoverata tra le città italiane a maggiore vocazione ciclistica: il suo territorio, stretto tra il mare e i monti, ha portato ad una struttura urbana organizzata su pochi assi viari spesso congestionati dal traffico veicolare, che di fatto penalizza la diffusione dell'impiego della bicicletta come mezzo per gli spostamenti quotidiani. A questo aggiungiamo una "altimetria" urbana che non ha favorito una cultura quotidiana della bicicletta.

Il degrado ambientale delle aree metropolitane, i costi sociali derivanti da livelli di incidentalità crescenti e il diffondersi di patologie correlate a una vita sempre più sedentaria impongono tuttavia un profondo ripensamento delle modalità con cui, sino ad oggi, è stata soddisfatta la domanda di mobilità. In questo contesto, l'Amministrazione Comunale, presa coscienza dei benefici ambientali derivanti dalla diffusione della mobilità ciclabile e delle recenti evoluzioni tecnologiche che hanno interessato i mezzi a due ruote, si è recentemente dotata di un Piano di Sviluppo della Slow Mobility, inaugurando nel 2009, per la prima volta in Europa, un servizio di Bike Sharing che consente l'utilizzo di biciclette elettriche a pedalata assistita.

Figura 1: cicloposteggio del servizio di Bike Sharing in P.zza De Ferrari

Mi preme sottolineare il carattere assolutamente sperimentale, e in qualche modo pionieristico, dell'intervento che ci ha permesso di scoprire che anche i Genovesi possono scoprire le due ruote come valida alternativa per gli spostamenti urbani. Il sistema a pedalata assistita dal motore elettrico ha quindi consentito di inserire anche nel paesaggio urbano genovese le biciclette ed oggi i ciclo posteggi del Bike Sharing convivono con le tante bici private che costellano la città.

Figura 2: cicloposteggio del servizio di Bike Sharing in P.zza Caricamento

Quasi naturalmente quindi, nel mese di Giugno 2010 il sistema, dopo circa un anno di sperimentazione, è stato trasformato da sistema totalmente elettrico a sistema misto elettrico/tradizionale, offrendo all'utenza tariffe differenziate a seconda del mezzo utilizzato e un maggiore livello prestazionale delle nuove biciclette a pedalata assistita. I dati di utilizzo e di gradimento del servizio appaiono incoraggianti e hanno fatto registrare, rispetto al sistema completamente elettrico, un incremento sia delle iscrizioni che dei prelievi delle biciclette.

Parametri	Giugno 2010	Ottobre 2010	Marzo 2011
Numero iscritti totale	290	320	348
numero prelievi da gen 2010	1076	3089	3808

Tabella 1: statistiche di utilizzo del sistema di Bike Sharing

Per quanto riguarda l'immediato futuro, già nel corso di quest'anno sarà avviata, grazie ai finanziamenti del Ministero dell'Ambiente, un'ulteriore estensione dei percorsi ciclabili; si tratta di un intervento che interesserà, oltre al centro storico, la Val Bisagno e il quartiere di Sampierdarena. Verrà potenziato il servizio di Bike Sharing attraverso la creazione di sette nuovi ciclo posteggi e l'acquisto di sessanta nuove biciclette tradizionali, allo scopo di fornire un servizio sempre più capillarmente diffuso sul territorio comunale.

Negli ultimi anni inoltre l'Amministrazione, consapevole del fatto che il mondo delle due ruote a Genova non si debba identificare col solo servizio di Bike Sharing, non ha fatto mancare il proprio sostegno alle iniziative a favore della diffusione della mobilità ciclabile. È questo il caso della manifestazione "Pedalata Sopraelevata" che lo scorso maggio ha coinvolto, nonostante le infelici condizioni meteorologiche, circa cinquecento ciclisti che hanno percorso la strada sopraelevata, chiusa al traffico veicolare per l'occasione.

Figura 3: manifestazione "Pedalata Sopraelevata"

Un'esperienza che ci permette di pensare i nuovi percorsi ciclabili non solo per il Bike Sharing ma per tutti.

L'adesione di Genova al "Giretto d'Italia" rappresenta dunque la naturale continuazione di un percorso ormai avviato. Il messaggio che, come Amministrazione, vogliamo veicolare e sostenere è che Genova può e deve diventare sempre più una città ciclabile, una città dove l'utilizzo delle due ruote, nelle loro diverse declinazioni (tradizionali, intermodali, a pedalata assistita, ecc.), possa erodere in modo significativo la quota di domanda di mobilità oggi soddisfatta dai mezzi privati. Questa iniziativa e le altre che si svilupperanno per tutta la primavera sono anche un tassello per Genova "Smart City". La nostra città, infatti, dopo essere stata la prima in Europa ad aderire al "Patto dei Sindaci", è la prima in Italia a candidarsi al futuro di un'Europa sostenibile; anche grazie alla "velocità silenziosa" delle biciclette.

Simone Farello
Assessore alla Pianificazione, regolazione e gestione della Mobilità Urbana
Comune di Genova

Grosseto

Grosseto dedica grande attenzione al tema della mobilità in bicicletta. Nel corso degli anni le realizzazioni principali hanno riguardato piste ciclabili situate fuori dall'area urbana in senso stretto, ma distribuite nel territorio comunale. Questo anche per le caratteristiche specifiche del territorio comunale, che presenta un'estensione territoriale molto ampia rispetto ai confini del centro urbano propriamente detto.

Percorsi extraurbani. **Nel Comune sono presenti oggi cinque principali percorsi ciclabili extraurbani per complessivi 29 chilometri: il primo collega la città con la frazione balneare di Marina di Grosseto (11 km), il secondo collega Marina di Grosseto con la spiaggia delle Marze nei pressi di Castiglione della Pescaia (4,9 km), un altro si sviluppa nella frazione di Principina (2,1 km). Ulteriori percorsi collegano Alberese con Marina di Alberese, 9 chilometri in un'area naturalistica di grande pregio, mentre un altro mette in collegamento Marina di Grosseto e Principina (2 km).**
Se i primi percorsi nelle frazioni di Marina di Grosseto e Principina a Mare sono quelli 'storici', la più lunga pista ciclabile nel territorio comunale, quella che collega il capoluogo con Marina di Grosseto, è nata il 14 luglio 2001, a cui è seguita, il 6 marzo del 2003, l'apertura del percorso che congiunge il centro abitato di Alberese al mare, per uno sviluppo complessivo di circa 9 chilometri e una larghezza di 2 metri e 50.

Percorsi urbani e progetti. **Negli ultimi anni, in particolare a partire dal 2006, il Comune si è orientato invece ad implementare la rete ciclabile all'interno del centro urbano cittadino, per favorire un maggiore utilizzo della bicicletta non solo nei tradizionali mesi estivi e nelle località balneari, ma anche per gli spostamenti casa-lavoro. Con l'obiettivo ultimo di migliorare la vivibilità della città e la qualità della vita dei cittadini.**
Nel Comune di Grosseto ci sono attualmente circa 8,5 km di piste ciclabili nel centro urbano, di cui 2,5 km dal Parco di via Giotto a Piazza Barsanti (800mila euro di investimento) sono stati inaugurati a ottobre 2010 ma che fanno parte di un piano complessivo da 7 milioni di euro (fondi regionali Piuss, comunali, del Ministero dell'Ambiente e della Fondazione Monte dei Paschi) che unirà Grosseto alla frazione di Roselle e al suo Parco archeologico. Attualmente sono in corso i lavori per il tratto da Piazza Barsanti alla via Senese, nei pressi dell'Ospedale (2 km per un investimento da oltre 1 milione di euro). Seguirà l'apertura dei cantieri per la realizzazione del tratto dall'Ospedale a Roselle (oltre 2,3 milioni di euro) e successivamente la parte a servizio del Parco Archeologico (circa 2,9 milioni di euro) per complessivi 11 km. Sopratutto nella prima parte si tratta della riqualificazione di un percorso ciclabile esistente. Alla fine di questo processo saranno circa 50 i chilometri complessivi di piste ciclabili, attraverso le località balneari e i principali parchi urbani ed

extraurbani.
Approvato anche il progetto preliminare per il completamento dell'ultimo tratto della pista ciclabile Grosseto/Marina di Grosseto, arrivando in prossimità del porto (1,4 km). Esiste, ed è in crescita, un sistema di segnaletica direzionale urbana per le bici con oltre 50 pali posizionati, vari cicloparcheggi e un primo sistema di bike sharing con 5 postazioni da 5 biciclette. Nella città ci sono 25 rastrelliere da 10 posti e ne sono previste altre 10. Molte le iniziative realizzate con l'Associazione Grossetociclabile e altre realtà. Grosseto si avvia a diventare nei prossimi mesi una delle principali realtà ciclabili del Paese. Con un investimento complessivo di 7 milioni di euro (fondi regionali Piuss, comunali, del Ministero dell'Ambiente e della Fondazione Monte dei Paschi) è in corso di realizzazione una rete di piste ciclabili impensabile solo fino a pochi anni fa. Alla fine di questo processo saranno circa 50 i chilometri complessivi percorribili in bicicletta e in piena sicurezza attraverso le località balneari e i principali parchi urbani ed extraurbani.

Proprio nei mesi scorsi abbiamo inaugurato il tratto da 2,6 km dal Parco di via Giotto a Piazza Barsanti, costato circa 800mila euro. Poi sono subito i pariti i lavori per il tratto da Piazza Barsanti alla via Senese, nei pressi dell'Ospedale (oltre 1 milione di euro). Quindi si partirà con la realizzazione del tratto dall'Ospedale a Roselle (oltre 2,3 milioni di euro) e successivamente la parte a servizio del Parco Archeologico (2,9 milioni di euro). Infine interverremo a breve anche sulla riqualificazione del lungo tratto di ciclabile tra la città e Marina di Grosseto. Numeri e investimenti che si commentano da soli, che consegnano una città che scommette sulla viabilità alternativa e che punta a potenziare la rete sopratutto all'interno del centro urbano dopo aver investito principalmente con i collegamenti da e per il mare.

Emilio Bonifazi
Sindaco
Comune di Grosseto

La Spezia

La Spezia è la città ciclabile per eccellenza della Liguria. Adagiata nel punto più interno del profondo Golfo, gode infatti dell'opportunità fornita da due piane alluvionali che, all'origine separate, sono state quindi unite durante la fase di espansione della città. Questa possibilità è stata colta fin dagli anni novanta dalle amministrazioni che si sono succedute ed oggi La Spezia può vantare una rete di 20 km di piste ciclabili che collegano al centro storico e commerciale i quartieri periferici del ponente e del levante.

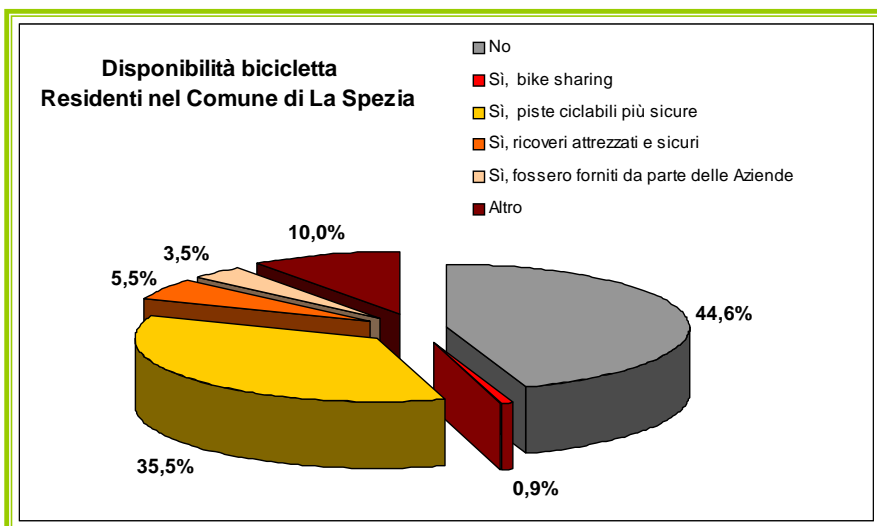
Sviluppo piste ciclabili al 2011	20 Km
Postazioni bikesharing	14
Numero iscritti al bikesharing al 2011	1700
Numero prelievi biciclette bikesharing in un anno	22.000

L'infrastruttura è configurata in modo da essere contemporaneamente di utilità sia per il cittadino che deve usufruire dei servizi del centro città che per il visitatore occasionale. Chi arriva alla Spezia tramite l'autostrada (Via Carducci) può infatti accedere alla pista ciclabile di via Federici, in prossimità del Palasport, come alternativa al servizio navetta di cui è dotato il parcheggio di interscambio, magari usufruendo del servizio di bikesharing Speziainbici.

Quella del parcheggio di interscambio di Via Carducci è una delle 14 postazioni di bikesharing distribuite in tutto il tessuto urbano. La scelta del bikesharing è infatti stata a La Spezia una scelta strutturale, non solo simbolica: un numero di postazioni e biciclette che effettivamente potessero permettere di fornire un contributo alla sostenibilità degli spostamenti interni alla città. I nostri cittadini hanno apprezzato: sono ben 1.700 gli iscritti al servizio e corrisponde a circa 22.000 il numero degli utilizzi all'anno delle biciclette. Il servizio è stato oggetto anche di un' analisi di "customer satisfaction" che ha evidenziato come lo stesso sia apprezzato dagli utenti: vi è piena soddisfazione anche per lo stato di manutenzione, i costi sono giudicati assolutamente convenienti e vi è l'auspicio di un ulteriore ampliamento delle postazioni e delle colonnine.

La Spezia è città di mare: si affaccia su un magnifico Golfo racchiuso da una corona di verdi colline. Le nostre piste ciclabili sono anche un tramite per godere delle bellezze della città: la pista di viale Italia, ad esempio, transita per i magnifici Giardini Pubblici che si affacciano sul mare della passeggiata Morin. Un altro tratto che ha assunto valore ricreativo è la pista che nella parte nord della città collega la zona della Stazione Ferroviaria alla periferia ovest, fino all'abitato di Fabiano, in prossimità delle strade ad alto valore paesaggistico che collegano a Porto Venere ed alle Cinque Terre. Qui la sede di una ferrovia militare dismessa ha permesso di ricavare un percorso che oggi è apprezzato da migliaia di spezzini che lo frequentano sia in bici che a piedi, spesso per fare jogging, in quanto immerso nel verde ed altamente spettacolare per alcuni passaggi sopraelevati. Inoltre per i più sportivi l'ampia rete di sentieri collinari rappresenta spesso anche una opportunità di utilizzo con la mountain bike, e la possibilità offerta dalle ferrovie con trasporto bici in treno permette il collegamento con le splendide località delle Cinque Terre e della Riviera.

La sensibilizzazione verso i cittadini. **La Spezia ha da sempre aderito con entusiasmo alle iniziative nazionali di promozione della bici: da bicincittà alla recente Giornata Nazionale della Bicicletta. Tramite il LABTER (il Laboratorio territoriale di educazione ambientale del Comune) si è formato anche un apposito gruppo di lavoro di cittadini ed associazioni che, all'interno di un percorso partecipato, ha portato all'implementazione di una Piano di Azione specifico. Nell'ambito di questo programma si sono anche sviluppate attività con le scuole.**

Gli impegni futuri. **La mobilità alla Spezia si trova alla vigilia di una profonda modificazione volta essenzialmente a renderla più efficace e sostenibile. In sintesi l'apertura della Variante Aurelia permetterà di gestire diversamente i flussi, decongestionando gli assi viari del centro città, e di realizzare così una più ampia zona a traffico limitato. Si realizzeranno parcheggi di prossimità (a corona del centro) e di interscambio (in zona più periferica), supportati da un servizio TPL che verrà modernizzato e reso più funzionale. In questo scenario la ciclomobilità avrà un ruolo strategico, insieme al trasporto marittimo, nel trasferire quote significative di utenza dall'auto ad altri mezzi di trasporto più sostenibili. Al proposito è stato predisposto un piano di comunicazione che prevede anche campagne informative, di sensibilizzazione ed educazione che verranno attivate tramite il centro di educazione ambientale del Comune. In questo ambito l'Amministrazione si appoggia anche su una base di dati scaturiti nell'ambito del Quadro conoscitivo PSCL (Piano Spostamenti Casa Lavoro): complessivamente il 2,3% degli spostamenti casa lavoro avviene con la bici, percentuale che sale al 4% se l'analisi si limita ai residenti nel Comune della Spezia; molto elevata la percentuale, tra coloro che oggi usano l'auto, di coloro che sono disposti ad usare la bici (circa il 50%). Le motivazioni del non utilizzo della bici sono in primis la sicurezza (35.5%), l'assenza di ciclo parcheggi (5.5%), la possibilità di avere bici aziendali a disposizione (3.5%+0.9%), ambiti sui quali si concentrerà l'attenzione dell'Amministrazione al fine di favorire il trend positivo avviato.**

Massimo Federici
Sindaco
Comune La Spezia

Lodi

Il Comune di Lodi, partner della campagna europea "Sustainable Energy Europe", e tra i primi firmatari del Covenant of The Mayor, ha realizzato una serie di azioni per ridurre le emissioni di gas climalteranti e di migliorare la qualità dell'aria a livello locale.
I due settori dove si sono concentrati gli sforzi sono l'energia e la mobilità sostenibile; elemento essenziale della mobilità sostenibile cittadina è l'uso della bicicletta, l'obbiettivo, in linea con la carta di Bruxelles sottoscritta dal Comune di Lodi, è di arrivare entro il 2020 al 15% degli spostamenti in bicicletta.

"A Lodi vi è sempre stato un diffuso utilizzo della bicicletta, ma soltanto negli ultimi anni si è investito sensibilmente per promuovere l'uso della bicicletta non solo per il tempo libero, ma anche negli spostamenti sistematici (casa-scuola e casa-lavoro), come alternativa ecologica ai mezzi motorizzati pubblici e privati. Innanzitutto sono state realizzate numerose piste ciclabili: dal 1997 al 2005 la loro estensione è triplicata passando da 6.850 metri a 21.404, ed in particolare dal 2003 si è avuto un deciso incremento (+50%). Questi interventi fanno parte di un piano più generale che prevede la creazione di un sistema di piste che colleghino i diversi quartieri tra loro e con il centro storico.

Già con i dati del 2004, quando le piste ciclabili si estendevano per circa 16 km, Lodi si posizionava quinta tra i capoluoghi lombardi e tra le prime venti a livello nazionale, nell'indice di ciclopedonalità elaborato da Ecosistema Urbano che considera non solo la lunghezza delle piste ciclabili, ma anche la loro tipologia (in sede propria, con corsia riservata, miste pedonali e ciclabili) e l'esistenza di zone con moderazione della velocità a 30 km/h dove, pur non essendoci percorsi protetti per le biciclette, una velocità ridotta dei veicoli a motore consente maggiore sicurezza per pedoni e ciclisti." ***(Istituto di Ricerche Ambiente Italia (a c. di), "Rapporto sullo stato dell'ambiente – Ecosistema Lodi", 2006)***

Nel quinquennio 2006 – 2011, la rete è stata ulteriormente potenziata e ad oggi sono presenti complessivamente più di 24 km di piste ciclabili.

La strategia di potenziamento della ciclabilità a Lodi è articolata in diverse azioni:

1. **il potenziamento della rete di piste ciclabili;**
2. **il Progetto LODIMOBILE, cofinanziato dalla Fondazione Cariplo sul bando mobilità sostenibile del 2007, che insieme alla realizzazione di un sistema di infomobility e di guida ai parcheggi, ha consentito il potenziamento e la qualificazione del servizio di bike sharing già attivo in città, incrementando il numero di biciclette, dotando le fermate di pensiline e di strutture per informare gli utenti del servizio e promuovendo il servizio tra i "city users";**

3. il progetto di bicistazione e ciclofficina presso la stazione ferroviaria ed il contestuale potenziamento della dotazione di rastrelliere per le biciclette in città, in corrispondenza dei maggiori attrattori di traffico (Uffici pubblici, mercato, ospedale, ...);
4. la razionalizzazione della sosta e il potenziamento dei parcheggi di interscambio con il sistema di navette e le biciclette del bike sharing
5. la previsione di infrastrutture per la ricarica dei mezzi elettrici presso i parcheggi di interscambio;
6. azioni di mobility management con le aziende pubbliche e private, prevedendo l'acquisto di circa 100 biciclette da destinare agli spostamenti di servizio dei dipendenti pubblici dei diversi Enti con sede in città (progetto candidato ad un finanziamento del Ministero dell'Ambiente);

7. la sensibilizzazione nelle scuole, con il progetto a scuola a piedi, che ha visto una crescente partecipazione di bambini, insegnanti e genitori nel corso degli ultimi 5 anni, grazie anche alla collaborazione con la sede di Lodi del WWF;
8. il coinvolgimento attivo di 100 famiglie nell'abito del progetto Biciclima (anch'esso finanziato dalla Fondazione Cariplo), promosso dall'Associazione Ciclodi - FIAB (federazione italiana amici della bicicletta), già attiva sul territorio da anni con uno sportello per la mobilità ciclistica;
9. il progetto "Bicisicura" promosso dal Comune per favorire la rintracciabilità delle biciclette rubate
10. la realizzazione di iniziative di promozione della bicicletta, come la recentissima manifestazione Bici in Piazza, che ha visto la partecipazione di numerosi operatori del settore e di cittadini

Simone Uggetti
Assessore Ambiente e Mobilità
Comune di Lodi

Modena

Modena è ciclabile perché la bicicletta appartiene alla storia e alla natura profondamente padana dei modenesi, avvezzi da una vita a percorrere lunghi tratti di strada pianeggianti. A Modena tutti hanno la “bici”, detta anche “ciclo”, fin da bambini e la bicicletta è il secondo più importante mezzo di spostamento urbano: oltre il 10% che diventa 20% nell'area prossima al centro storico, subito dopo l'automobile (75% del totale) e prima del trasporto pubblico (7%). La bicicletta modenese è mezzo di trasporto, ma anche di lavoro, di socializzazione, di tempo libero. Il nostro impegno è mantenere viva questa cultura, favorirla e svilupparla a beneficio della qualità della vita e della salute della città.

La politica a favore della mobilità ciclistica si muove così su due piani, quello progettuale che prevede l' estensione e il miglioramento delle vie ciclabili, nuove infrastrutture come ponti ciclopedonali e sottopassi e quello culturale, che ne incentiva l'utilizzo con servizi e iniziative.

Oggi a Modena i chilometri di piste ciclabili sono 212,7 con un incremento dal 2004 al 2010 di 43,5 chilometri. Intanto si sta definendo il nuovo Piano delle Ciclabili - Biciplan- strumento di consultazione e programmazione delle future infrastrutture per la ciclabilità.

Ad oggi è in previsione la realizzazione di 35 km di nuovi tratti ciclopedonali sul territorio modenese, distribuiti sia nell'ambito urbano, sia in quello forese. Ogni nuovo insediamento urbano che sorge prevede anche un nuovo percorso ciclopedonale a servizio dell'area e questo rappresenta già un incremento connaturato allo sviluppo della città. A questo va aggiunto il completamento e il raccordo dei circuiti già esistenti e gli assi di collegamento che consentono ai ciclisti lunghe percorrenze in continuità fino alle frazioni e alle città limitrofe, oltre all'estensione delle “vie verdi” dei percorsi naturalistici.

Fatte le strade occorre “fare” i ciclisti, incentivare quindi l'utilizzo di questo mezzo con adeguati servizi e garanzie di sicurezza.

Il bike sharing, adottato nel 2003, conta oggi 39 punti di prelievo contrassegnati dalla targa “C'entro in bici” per un totale di 272 biciclette disponibili. Gli iscritti sono 2.500 e i prelievi annuali oltre 70.000.

Nel 2011 installeremo ulteriori 100 bici alla Stazione Centrale della Ferrovie e nel 2012 altre 100 al Parco Novi Sad dove sorgerà il nuovo parcheggio interrato da 1700 posti auto.

Per garantire un ricovero temporaneo e sicuro dei mezzi, come primo caso in Italia Modena ha sperimentato l'installazione di 7 depositi protetti. I depositi si presentano come strutture chiuse (gabbie) dotate di porte cui si accede con una chiave personale. Il servizio è gratuito (salvo il versamento di una cauzione iniziale) e utilizzabile 24 ore su 24.

Al primo deposito protetto riservato ai soli utenti della scuola Lanfranco con una capacità di 150 posti bici, si è aggiunto nel luglio 2009 quello nei pressi della stazione dei treni, primo esempio in Italia di cicloposteggio a carattere pubblico. A questi dal maggio 2010, sono state affiancate altre 5 strutture per un'offerta complessiva di 372 posti bici. Il parcheggio sicuro è inoltre garantito dalla presenza di 4 depositi custoditi ubicati nei principali punti della città (stazioni, ospedale e scuole), utilizzabili a pagamento, nelle fasce orarie di presenza del personale di sorveglianza.

Dalla primavera del 2010 è stata attivata la sostituzione delle "vecchie rastrelliere" nel centro storico e nelle aree limitrofe con la nuova tipologia di "*Portabiciclette Modena*" per conferire maggiore decoro all'arredo urbano e garantire maggior sicurezza agli utilizzatori delle due ruote. Ad oggi i portabiciclette sono 1.000 su 200 punti di ricovero per un totale di 2.000 posti (ogni portabiciclette può ospitare due mezzi contemporaneamente). I nuovi modelli – destinati a sostituire nel tempo tutte le vecchie rastrelliere della città – sono ancorati al suolo in modo permanente, consentono di legare comodamente ruota e telaio al supporto ad un'altezza di circa 80 cm da terra e sono più eleganti grazie al design lineare e compatto (ricorda una "P") che ne riduce l'impatto visivo e si armonizza con gli spazi storico-monumentali senza creare l'effetto accatastamento di biciclette.

Per contrastare i furti e favorire il recupero di mezzi ritrovati, dal dicembre 2007 è attivo in città il servizio di targatura del mezzo denominato "Bicisicura" che annovera ad oggi 6000 iscritti.

L'iniziativa prevede il rilascio da parte dei negozi aderenti del kit Bicisicura, che contiene la targa numerata da applicare sul telaio, il libretto di riconoscimento e le istruzioni per la registrazione al Registro Italiano Biciclette. A Modena risulta che solo il 2% delle biciclette targate è soggetto a furto, contro più del 10% di quelle non targate.

Nel 2001 è stata attivata la campagna di incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici in forma di contributi economici. Da allora sono stati assegnati circa 4.300 contributi ai cittadini che hanno acquistato un mezzo ecologico (velocipedi, ciclomotori e autoveicoli), per una spesa totale di quasi un milione e cento euro, in gran parte destinati alle bici elettriche, un mezzo che si è rivelato particolarmente apprezzato da chi ha perso il vigore fisico o da chi ha lunghi tratti da percorrere.

Il programma complessivo per sostenere l'uso della bici viene tradotto ogni anno in iniziative e giornate di festa promosse dal Comune in collaborazione con le Circoscrizioni, la FIAB, le scuole e le società sportive. Dal 1° marzo 2011 tutto il centro storico è diventato "zona 30", in totale venti chilometri di strade a velocità ridotta per garantire più sicurezza a tutti, soprattutto a ciclisti e pedoni. Nel 2010 sono state inaugurate due grandi infrastrutture dedicate alla mobilità ciclistica: il

ponte ciclopedonale sospeso sulla tangenziale, opera di ardita struttura architettonica che accoglie chi transita da Modena come un imponente "monumento" alla bicicletta, e il cavalcavia ciclopedonale Morane/Vignolese di impatto altrettanto significativo per la sua struttura in legno. L'apertura di queste ed altri nuovi manufatti costruiti per il transito su due ruote vengono sempre celebrati con la partecipazione dei cittadini in bicicletta.

La "domenica senz'auto" è stata celebrata il 3 aprile 2011 con sciami di biciclette e iniziative di animazione sui temi della sostenibilità ambientale che hanno invaso la città chiusa al traffico automobilistico. In maggio arriva "Bimbimbici", organizzato con le scuole, con migliaia di bambini, genitori e insegnanti alla "conquista" delle aree più significative del centro storico. "Vado a scuola con gli amici" è il progetto che ogni anno coinvolge tutte le scuole per scoprire modalità alternative per raggiungere l'istituto: ci si incontra in punti prestabiliti con accompagnatori che organizzano lungo il tragitto momenti di gioco.

I percorsi ciclopedonali	(2010)
Centro città	120,1 km
Frazioni	9,6 km
Extraurbani	23,8 km
Totale	*153,5 km*
Percorsi naturalistici in parchi urbani	14,3 km
Percorsi naturalistici extraurbani	41,1 km
F-bis (strada a prevalenza ciclabile e pedonale)	3,8 km
TOTALE	**212,7 Km**

Le circoscrizioni organizzano poi la festa in bicicletta di inizio e fine anno scolastico, ed è ormai un appuntamento atteso la biciclettata della circoscrizione 4 che raduna migliaia di ciclonauti a metà aprile. Gli studenti dell'Istituto per Geometri Guarini collaborano ogni anno alla progettazione di interventi per la messa in sicurezza di percorsi ciclopedonali o tratti di strade che vengono poi realizzati dai tecnici del Comune. E' costante infine la collaborazione con la Polizia Municipale per campagne di educazione stradale sul corretto e sicuro uso della bicicletta e sulle norme del codice stradale, tra cui la precedenza ai ciclisti negli attraversamenti e nelle rotatorie. Il Comune ha istituito un Ufficio Biciclette che si occupa di politiche ciclabili e di interventi per la mobilità sostenibile sia in termini di progettazione che di realizzazione di materiale divulgativo: ogni anno viene redatta l'edizione aggiornata di "Bici in tasca" la cartina stradale delle ciclabili in città e nelle frazioni con tutte le informazioni utili per spostarsi in bicicletta e costantemente viene aggiornato il sito (www.comune.modena.it/mobilita) dedicato alla mobilità, con particolare riferimento a quella ciclistica.

Incremento annuo ciclopiste		
2004	110 km	
2005	115 km	5 km
2006	121 km	6 km
2007	125 km	4 km
2008	130,5 km	5,5 km
2009	139,3 km	8,8 km
2010	153,5 km	14,2 km
Totale incremento		**43,5 km**

Daniele Sitta
Assessore Programmazione e Gestione del Territorio,
Infrastrutture e Mobilità, Centro Storico
Comune di Modena

Monfalcone

Monfalcone è una città sempre più a misura di bicicletta: in questi anni è stata realizzata una rete di piste ciclabili veramente imponente che si snoda lungo il canale de Dottori e che riguarda, anche, altri punti molto suggestivi della città. Una città da vivere e da apprezzare nel modo migliore riducendo l'inquinamento atmosferico urbano.

La rete di piste è definita nel Piano del Traffico Intercomunale dell'area dei comuni di Monfalcone, Ronchi dei Legionari e Staranzano nell'ambito di un progetto di piste ciclabili provinciale sviluppato a partire dalla fine degli anni Novanta. La prima pista ciclabile, infatti, nel Comune di Monfalcone fu realizzata nel 1994, la quale collegava via S. Polo con via XXIV maggio, attraverso via Pocar. Nel 1999 venne costruita la pista che attraversa il centro. Questa pista si snoda da nord a sud collegando il centro cittadino con il mare e, partendo dalle pendici del Carso, con un percorso dedicato alla mountain bike, corre in parallelo con viale San Marco e viale Oscar Cosulich, passando per via Bagni e proseguendo in via delle Giarrette per poi arrivare a Marina Julia.

Il Comune di Monfalcone è dotato di un sistema di piste ciclabili che si sviluppa per circa 22 km all'interno del suo territorio. I criteri che sono stati adottati per sviluppare questo sistema, facendo riferimento alla mobilità ciclabile, sono i seguenti:

1. sono stati individuati, innanzitutto, i percorsi ciclabili a valenza funzionale, di supporto alla mobilità, traendo avvio da quelli già esistenti e/o in corso di realizzazione, favorendo soprattutto i luoghi di pubblica utilità;
2. sono state utilizzate piste ciclabili lungo la viabilità principale e in attraversamento della stessa;
3. si stanno adottando gradualmente, per le aree residenziali e in particolare e per la viabilità locale in generale, le tecniche delle "zone a 30 km/h" per creare così le condizioni per una mobilità "promiscua" sicura tra le varie categorie (in assenza di strutture dedicate alle utenze deboli);
4. sono state collegate le aree pedonali e le "zone a 30 km/h" tra loro, con dei percorsi protetti.

Attraverso questo sistema di piste ciclabili, uniformemente distribuito sul territorio, attualmente è possibile raggiungere le polarità urbane principali,

mettendo in relazione le aree periferiche con il centro dove sono localizzati i servizi primari del comune, il plesso ospedaliero, le aree naturalistiche del carso e le zone industriali.
In questa fase, sono stati molto importanti anche i progetti di sicurezza stradale rivolti ai percorsi casa-scuola relativi ai vari istituti scolastici cittadini. Tali progetti rientrano nei finanziamenti legati ai progetti Pedibus di cui il Comune di Monfalcone negli ultimi anni è stato protagonista.

L'obiettivo dell'amministrazione comunale è quello di creare un sistema di percorsi ciclo-pedonali che permetta di raggiungere gli istituti primari riducendo l'uso dell'automobile e favorendo contestualmente l'utilizzo di mezzi alternativi.
Il Comune di Monfalcone ha già ottenuto finanziamenti per nuovi tratti di piste ciclabili la cui realizzazione è prevista nel prossimo biennio.
In particolare, il nuovo tratto di pista ciclabile inserito nel progetto viario, congiungerà via dei Canneti a via dell'Agraria (circa 600 m) e consentirà di collegare direttamente il quartiere di Panzano con il litorale monfalconese con un altro percorso di circa 800 metri che permetterà così di unire l'asta ciclabile principale del canale Valentinis con il sistema ciclabile dell'area industriale del Lisert creando un asse continuo in direzione est-ovest e in sede riservata di pista ciclabile.

Il Comune di Monfalcone ha già predisposto degli assi preferenziali per la mobilità cosiddetta "debole" lungo le principali direttrici:

- Verso nord: con la nuova pista lungo la SS305.
- Verso est: con la nuova pista lungo SP19 di via Grado.
- Verso sud: lungo il tutto il litorale fino alla riserva naturale regionale dell'isola della Cona.
- Verso ovest: nell'area industriale del Lisert, dove si stanno studiando delle soluzioni, assieme alla Provincia di Gorizia, per l'attraversamento, con un percorso ciclopedonale, delle aree umide in prossimità della foce del fiume Timavo.

Gianfranco Pizzolitto
Sindaco
Comune di Monfalcone

Padova

Il Piano della ciclabilità di Padova ha ambizioni di respiro europeo: con l'attuale 17% di share di ciclisti negli spostamenti urbani, Padova si piazza ai vertici delle città con la più alta percentuale di biciclette in movimento dell'Italia. L'obiettivo è arrivare almeno al 25% nei prossimi in cinque anni. E offrire alla città una rete di almeno 250 Km di infrastrutture e facilitazioni per i ciclisti.
Il Piano della ciclabilità di Padova, approvato con delibera di CC n.2011/0016 del 14.03.11 punta a rendere ciclabili tutte le strade urbane e nel contempo di portare ad una visione zero l'incidentalità, in particolare di pedoni e ciclisti.
I risultati complessivi delle analisi svolte nel 2009 hanno messo in evidenza che:

- la ciclabilità nella ripartizione modale degli spostamenti quotidiani all'interno del comune di Padova risulta circa il 17%, con circa 140.000 spostamenti in bicicletta al giorno
- la gran parte della mobilità ciclistica si muove nell'area centrale storica, compresa tra gli ospedali, la zona universitaria e gli assi di penetrazione alle piazze del centro
- il numero degli incidenti che coinvolgono i ciclisti è diminuito negli ultimi tre anni e mezzo e gli interventi recenti di nuove realizzazioni ciclabili hanno ridotto l'incidentalità di alcune strade storicamente pericolose.

La situazione della rete infrastrutturale ciclabile urbana al 2010 è di circa 146 Km di itinerari. Alla fine degli anni '80 la città di Padova si è dotata di un Piano di Piste Ciclabili, collocandosi tra le prime città in Italia nella pianificazione di una rete ciclabile completa. Utilizzando i finanziamenti statali dedicati alla realizzazione di piste ciclabili degli anni '90 ha realizzato i primi assiciclabili attrezzati e protetti. Altri itinerari sono stati parzialmente realizzati, ma non completati. Lo schema progettuale della rete prevedeva la creazione di sedi per le biciclette, riservate,

esclusive e protette, secondo il sistema di classificazione funzionale e di suddivisione delle diverse categorie di traffico.

Alla fine degli anni '90, sulla scorta dell'evoluzione delle esperienze europee, ha cominciato infatti a farsi strada un diverso approccio alla mobilità urbana e ciclabile nello specifico, per cui la rete va individuata lungo gli assi forti della mobilità veicolare e la ciclabilità, in quanto sistema di mobilità capillare per definizione, non può essere imbrigliata secondo degli itinerari forzati per quanto esclusivi e sicuri, se non per gli spostamenti di lunga percorrenza. Negli ultimi 10 anni il potenziamento della rete ciclabile è stato abbinato a molti interventi di regolazione e moderazione del traffico, con specifici interventi a favore della sicurezza ciclistica. Negli ultimi 5 anni la dotazione di questi strumenti di gestione della mobilità urbana si è addirittura raddoppiata:

intervento	2005	2009
Km di piste ciclabili	96.5	138
rotatorie con precedenza all'anello	61	120
passaggi pedonali e ciclabili sopraelevati	261	416
intersezioni sopraelevate	10	39

<u>Il Piano della ciclabilità della città di Padova</u> ha l'ambizione di: definire il limite temporale entro il quale completarsi rispetto alla rete stradale cittadina; quantificare l'offerta delle infrastrutture ciclabili necessarie ad avere una rete urbana matura e completa.

Sulla base di queste misurazioni preliminari, è possibile predisporre un Piano che identifica i 500 Km di strade locali con una prevalenza residenziale. Sono quindi possibili interventi di mitigazione del traffico e di massima diffusione della ciclabilità. La definizione, la specializzazione e la protezione degli itinerari ciclabili sarà stabilita in relazione alla diversa classificazione funzionale delle strade. L'idea del Piano consiste nello stabilire quanta offerta di infrastrutture ciclabili è ancora necessaria per completare la rete ciclistica fondamentale della città. Tutta la viabilità locale diventa a ciclabilità diffusa tramite la realizzazione di isole ambientali, con Zone 30 e Zone Residenziali. Le soluzioni tipologiche saranno stabilite di volta in volta e le isole ambientali residenziali potranno contenere gli itinerari di raccordo locale o essere interessate anche dagli itinerari principali.

La rete ciclabile esistente in città, al 2010, consiste in oltre 146 Km di itinerari realizzati e così classificati (valori arrotondati):

argine esclusivo e promiscuo con traffico veicolare residenziale	34.0
corsia bus	5.0
corsia riservata	19.0
sede propria	40.0
ciclo – pedonale	48.0
TOTALE Km	**146.0**

La città di Padova ha cominciato a costruire la propria rete negli anni '90 e in vent'anni è riuscita a realizzare il 20% del fabbisogno reale (compresi gli itinerari arginali). Più recentemente, ci si è concentrati sulla realizzazione di interventi principalmente sulle radiali di collegamento verso l'area centrale. Con gli investimenti disponibili per la ciclabilità è possibile immaginare nei prossimi cinque anni un potenziamento dell'offerta di ulteriori 120 Km tra itinerari, percorsi arginali e interventi di mitigazioni del traffico. Il Piano, anche sulla base delle indicazioni pervenute da cittadini, associazioni e quartieri, prevede l'unificazione delle zone 40 alle zone 30, l'estensione di queste ultime insieme a quelle residenziali, allo scopo di estendere anche provvedimenti di strade a doppio senso di marcia per i ciclisti. L'intenzione del Piano è raddoppiare in cinque anni la superficie di territorio urbano con zone 30 e residenziali, portando all'8% del territorio complessivo la superficie di queste aree.

Rotatorie:

Al 2009, la città di Padova ha una dotazione complessiva di 120 rotatorie. Di queste, 73 rotatorie, pari al 61%, è dotata di facilitazioni per i ciclisti. Si tratta di attraversamenti ciclo pedonali rialzati, corsie o attraversamenti ciclabili in anello, percorsi promiscui con pedoni, esterni all'anello di circolazione, o presenza di itinerario ciclabile esistente e tangente alla rotatoria. Tali facilitazioni hanno coinvolto praticamente tutte le rotatorie realizzate dopo il 2003. In alcuni casi infatti si tratta di rotatorie che sono state riorganizzate nella regolamentazione delle precedenze o realizzate in contesti dove la mobilità ciclistica è locale o scarsa, e dove spesso gli spazi sono limitati. È intenzione del Piano adeguare progressivamente le rotatorie più vecchie alla circolazione dei ciclisti con specifiche facilitazioni.

La soluzione comunemente utilizzata corrisponde alla realizzazione di una corsia ciclabile con eventuale colorazione differente disposta sul lato esterno dell'anello di circolazione.

Attraversamenti pedonali e ciclabili

La città di Padova sta potenziando l'offerta di attraversamenti protetti e sicuri per pedoni e ciclisti. Nello specifico e nel rispetto del Codice della Strada, si stanno aumentando gli attraversamenti ciclabili abbinati a quelli pedonali e in corrispondenza dei collegamenti di itinerari ciclabili.

Ufficio Mobilità Ciclabile

Il Comune di Padova, negli ultimi anni, ha posto un'attenzione e un impegno particolari allo sviluppo di adeguate infrastrutture ciclabili. E, sin dal 2006 ha istituito l'Ufficio Biciclette, un gruppo di lavoro dedicato che ha cercato di rendere più attraenti e sicuri gli spostamenti in bicicletta, raggiungendo l'obiettivo di eguagliare le percentuali europee di utilizzo della bicicletta in città. La città di Padova, anche grazie all'attività dell'Ufficio Mobilità Ciclabile nel 2008 ha ricevuto tre riconoscimenti in Italia:

- **il 5° posto fra le città più eco-mobili, in base al secondo rapporto "mobilità sostenibile in Italia (indagine sulle principali 50 città, elaborato da Euromobility e Kyoto Club con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente)**
- **il 1° posto del premio "Città Amiche della Bicicletta"**
- **il 1° posto del premio "Ecourb" di Legambiente**

Bike sharing

Il Piano complessivo per lo sviluppo della seconda fase del bike sharing nella città di Padova prevede:

- **la realizzazione di almeno 220 stazioni di bike sharing per un totale di 200 biciclette, di cui 14 nell'area centrale e 6 nei parcheggi di interscambio;**
- **ogni stazione prevede la presenza di almeno 10 biciclette, in parte a pedalata normale, in parte a pedalata assistita.**

Sosta

La sosta delle biciclette è garantita soprattutto nell'area centrale e nelle zone di maggior afflusso di movimento ciclistico. La caratteristica del sistema di sosta per le biciclette di Padova consiste principalmente nel posizionamento di rastrelliere che per loro natura devono mantenere la flessibilità dello spostamento.
Oltre agli stalli diffusi sul suolo pubblico, esistono alcune strutture a servizio di grossi enti, presso l'Ospedale Civile e l'Università.

È inoltre presente da alcuni anni, presso la stazione ferroviaria, uno dei più numerosi parcheggi custoditi a livello nazionale, aperto 24 su 24, per un totale di circa 900 biciclette. Le attività commerciali principali della città hanno stalli per le due ruote all'interno delle aree di parcheggio. Il Comune richiede puntualmente l'installazione di rastrelliere per l'apertura di attività commerciali o attrattive.

Controllo del furto

La novità del sistema è di imprimere direttamente in modo indelebile, attraverso una marcatura a micropunti, il codice fiscale del proprietario sul telaio della bicicletta e di consegnare un badge di verifica con i dati personali e della bicicletta, da esibire in caso di controllo.

Padova ciclabile in Europa

La città di Padova, nel 2008 ha ricevuto un finanziamento dall'Unione Europea per l'implementazione del bike sharing e iniziative a favore delle biciclette, con il progetto "CO2NeutrAlp" del programma Alpine Space. Sempre nel 2008 il comune ha aderito al Progetto UE SEE MMS "South East European Mobility Management – Scheme": buone pratiche per la mobilità sostenibile.

Formazione

La formazione che viene promossa a Padova coinvolge diversi ambiti:

- **culturale, per diffondere la cultura, la sensibilità sull'uso della bicicletta**
- **educativo, rivolto a bambini e ragazzi della scuola primaria e secondaria, con corsi di educazione stradale organizzati dalla Polizia Municipale e da associazioni locali**
- **tecnico, per formare competenza, conoscenza e coscienza professionali sulla ciclabilità.**

Il workshop "Nice Bike" si è proposto come corso e laboratorio di formazione e aggiornamento sui temi della bicicletta. Nella formazione dei bambini e dei ragazzi, la Polizia Municipale organizza ogni anno dei percorsi educativi nelle scuole.

Marketing

Con l'Ufficio Mobilità Ciclabile è stato messo in atto in questi anni un Piano di comunicazione così articolato:

- **realizzazione di una mappa ciclabile, recapitata a domicilio**

- **creazione di un marchio che ha cercato di uniformare ogni singolo evento o iniziativa appartenente ad un unico progetto**
- **organizzazione di eventi e manifestazioni periodiche: "biciclettate" a tema ("gustando il verde", "notturni in bicicletta d'estate", "in bici per botteghe storiche", ecc…) promovendo i nuovi itinerari resi possibili dalle nuove infrastrutture (piste ciclabili, sommità arginali, illuminazione notturna, passerelle ciclopedonali)**
- **presenza in occasione di mercati e fiere (edizioni annuali: "Padova capitale della bicicletta" – Prato della Valle, Expobici – Padova Fiere) per far conoscere le potenzialità del territorio negli aspetti economici**
- **organizzazione di concorsi (AsfaltArt). Per 2 anni consecutivi si è realizzato un concorso che ha visto coinvolti giovani artisti delle scuole d'arte di Padova, che hanno realizzato dei grandi affreschi sull'asfalto con resine colorate, utilizzate normalmente per la colorazione delle piste ciclabili**

Progettazione partecipata

La costruzione di un itinerario ciclabile o la trasformazione di una zona residenziale, nella quale la mobilità pedonale e ciclabile diventano prioritarie, ha richiesto spesso un percorso preliminare di coinvolgimento e partecipazione che coinvolge i cittadini residenti.

Mobilità ciclistica in Area Metropolitana

Con il Piano Urbano della Mobilità Intercomunale della Conferenza Metropolitana di Padova (CO.ME.PA.) e con il PATI sono stati individuati i passi da compiere per un sistema integrato della rete ciclabile metropolitana. Il lavoro che si prevede di attuare nei prossimi anni sarà quello di raccogliere i dati relativi alla ciclabilità dell'area metropolitana, anche attraverso la collaborazione della Provincia, omogeneizzare la cartografia dei vari comuni e riprodurre una mappa della rete ciclabile intercomunale esistente e prevista.

Ivo Rossi
Vice Sindaco
Settore Mobilità e Traffico
Comune di Padova

Parma

Parma si è dotata dal 2009 di un documento strategico di pianificazione della rete ciclabile della città. Estensione e messa in sicurezza della rete ciclabile, interventi di manutenzione e sviluppo della segnaletica ad hoc, iniziative di promozione della mobilità ciclabile rientrano così in un grande progetto che ha lo scopo di garantire lo sviluppo razionale della mobilità ciclabile. Il Biciplan si pone l'obiettivo di incrementare la mobilità ciclabile urbana di Parma, attualmente al 19% degli spostamenti urbani, attraverso interventi strutturali e azioni di promozione, sensibilizzazione e comunicazione.

Piste ciclabili. **Gli ingenti investimenti in infrastrutture e servizi alla ciclabilità messi in atto dall'Amministrazione Comunale in collaborazione con Infomobility negli ultimi anni hanno contribuito ad un incremento dell'uso della bicicletta in città: le piste ciclabili sono passate da 51 Km nel 2003 agli attuali 107 km e si sta completando la messa in sicurezza della rete ciclabile: al 2013 i km di piste ciclabili saranno 120.**

Segnaletica ciclabile e totem informativi. **La rete delle piste ciclabili presente in città si può anche "leggere", grazie all'installazione di totem informativi posizionati in corrispondenza dei 14 itinerari strategici e presto anche di pannelli conta biciclette in via di realizzazione. I suddetti itinerari identificati a livello di Biciplan , dopo un lavoro di concertazione svolto con gli stakeholders garantiscono il collegamento tra la città e la periferia, l'accesso ai principali poli urbani, ai "nodi" del trasporto pubblico, ai parchi e alle principali aree verdi presenti in città, inoltre, si è disposta la colorazione delle piste ciclabili nel percorso dei viali cittadini.**

Bike Sharing. **Parma è stata tra le prime città italiane ad attivare il Bike Sharing nel 2006 con un innovativo sistema di noleggio biciclette automatico, che rappresenta un'ottima alternativa all'uso dell'auto per gli spostamenti urbani. È un modo alternativo di muoversi in città per contribuire a diminuire il traffico e a ridurre l'inquinamento. Chi arriva in città con l'autobus, in treno o con la propria auto ha la possibilità di utilizzare una bicicletta per muoversi agevolmente e senza stress in tutto lo spazio urbano. In 15 diversi punti della città sono collocate le postazioni nelle quali, attraverso una tessera, è possibile**

prelevare una bicicletta. La riconsegna della bicicletta può avvenire in una postazione diversa da quella dove è stata presa, proprio per creare una forte integrazione con i diversi mezzi di trasporto.

Il Bike Sharing è destinato a tutti i maggiorenni, i cittadini, i lavoratori pendolari e i turisti che hanno la necessità di effettuare brevi spostamenti in città; tale servizio è attivo 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno.

Vengono di seguito evidenziati gli indicatori di risultato :

942 iscritti , 4 postazioni con fotovoltaico, 22.256 spostamenti effettuati nel 2010 rispetto ai 3323 del 2006.

Infine, si ricorda che le postazioni favoriscono tutte lo scambio intermodale essendo localizzate in parcheggi scambiatori, fermate bus e postazioni di car sharing. Inoltre, sono state sottoscritte numerose convenzioni con Associazioni di volontariato e con Trenitalia per agevolare il trasporto integrato ferro-bici.

Incentivi. Dal 2003 il Comune di Parma ha ottenuto incentivi da parte del Ministero dell'Ambiente per l'acquisto di biciclette tradizionali ed elettriche a prezzo agevolato. Il 70% delle persone che hanno acquistato una bici elettrica ha rottamato un vecchio motorino contribuendo a liberare Parma dalla circolazione di mezzi a due ruote ante 1993 altamente inquinanti e non a norma.

Parma punto bici. Gli interventi strutturali sono stati accompagnati da una serie di servizi volti ad incentivare l'utilizzo della bicicletta. Tra queste dal 2003, l'istituzione del Parma Punto Bici, un centro che noleggia a costi contenuti bici elettriche e tradizionali, il Bike Office dedicato a tutti coloro che arrivano in Stazione Ferroviaria e desiderano utilizzare una bicicletta per spostarsi in città usufruendo del servizio Bike Sharing e la Velostazione ed il nuovo deposito custodito in stazione ferroviaria per oltre 400 biciclette.

Bicibus. Nel 2009 il Comune di Parma e Infomobility, in collaborazione con Legambiente, hanno dato vita ai servizi Piedibus e Bicibus per alcune scuole primarie cittadine: i bambini guidati da accompagnatori possono affrontare in piena sicurezza a piedi o in bicicletta i percorsi casa-scuola con tappe e orari predefiniti. Il BiciBus è un "autobus a due ruote" che permette ai bambini di raggiungere la scuola in bicicletta in piena sicurezza. Come gli autobus anche i percorsi di Piedibus e di BiciBus partono da un capolinea e seguendo un percorso stabilito raccolgono passeggeri alle "fermate" predisposte lungo il cammino, rispettando l'orario prefissato. Tutte le fermate sono facilmente individuabili grazie a cartelli che riportano gli orari di partenza ed il percorso è facilmente

riconoscibile grazie alla segnaletica orizzontale realizzata. Lo scopo di tali iniziative è quello di fornire ai genitori una valida alternativa all'utilizzo dell'auto per accompagnare i figli a scuola; le aree adiacenti gli istituti scolastici infatti sono congestionate dal traffico veicolare, specialmente nelle ore di entrata e uscita. Ogni tragitto percorso a piedi o in bicicletta aiuta a ridurre la concentrazione di traffico attorno alle scuole, e quindi anche a diminuire l'inquinamento atmosferico e a migliorare l'ambiente della città a beneficio della collettività.

Oltre ad essere una comoda soluzione per i genitori e un sollievo alla mobilità cittadina, questi progetti aiutano i bambini a riappropriarsi del piacere di camminare e andare in bicicletta per le strade della città e offrono loro la possibilità di imparare, divertendosi, a vivere in modo sostenibile.

PROGETTO CARMA - Si tratta di un programma europeo (IEE) finalizzato alla promozione della ciclabilità attraverso nuovi strumenti di comunicazione. Attraverso questo progetto Infomobility, nell'arco di 3 anni, si pone l'obiettivo di incentivare la mobilità ciclabile nella città di Parma, aumentando il numero di persone che utilizzano la bicicletta per gli spostamenti in città, e conseguentemente di ridurre drasticamente l'emissione di CO2 nell'area urbana. In particolare attraverso un software sviluppato dall'Università Svedese di Linkoping sarà possibile montitorare i cittadini di Parma al fine di conoscere le loro abitudini di spostamento e migliorare in questo modo le strategie di comunicazione a loro rivolte.

MOBILITY MANAGEMENT - Parma è stata tra le prime città italiane a dotarsi del mobility manager comunale e d'Area . L'ufficio del Mobility Manger comunale ha attivato su tutto il territorio una rete di 46 Mobility manager aziendali che hanno portato alla realizzazione di 95 Piani di spostamento casa-lavoro/scuola. L'obiettivo del mobility management è quello di dare vita ad una progettualità integrata, relativa alla mobilità sostenibile: in quest'ottica, sono state studiate e incentivate infrastrutture, iniziative specifiche e buone pratiche per favorire la mobilità ciclabile, mediante la messa a disposizione delle aziende aderenti all'Ufficio del Mobility manager d'area di risorse per la realizzazione di servizi ed agevolazioni per l'incremento della mobilità ciclabile e del trasporto pubblico.

Davide Mora
Assessore Miglioramento
e gestione della mobilità e dei trasporti
Comune di Parma

Pisa

La città di Pisa, negli ultimi anni, ha dedicato uno sforzo sempre maggiore alla diffusione della mobilità ciclabile, perché le amministrazioni che la governano sono profondamente convinte del valore di questo tipo di mobilità. Forse non è superfluo ricordare che una città come Pisa è raggiungibile, considerando la città storica, per il 90% della sua estensione in 10 minuti di bicicletta. Oltre a ciò, la nostra città è completamente in piano e gode di un buon clima per la maggior parte dell'anno; forse per questi elementi già nel 2002 Pisa si collocava al primo posto tra le città toscane con un *modal split* ciclabile del 14,1 %. In concreto, alcune azioni hanno dato fondamento e consapevolezza alla mobilità ciclabile. Ne elenchiamo alcune di seguito:

1) **Nel novembre 2007 è nato l'Ufficio Biciclette, all'interno della azienda municipalizzata per la mobilità, Pisamo s.p.a., al fine di effettuare azioni concrete ed organiche per aumentare la mobilità ciclabile in città. Le prime mosse dell'ufficio sono state il censimento delle piste ciclabili esistenti, il censimento dei posti-bici, la creazione di una pagina web dedicata, osservatori sul furto e sugli incidenti ai ciclisti, ed una campagna informativa volta a far sapere che "Ci siamo messi in moto per farvi andare in bici"...**
2) **Abbiamo provveduto quindi a fornire ai cittadini pisani un sistema di marcatura antifurto delle bici, in modo da creare un registro su base nazionale delle bici punzonate, sempre riferibili quindi al legittimo proprietario. Questo aiuta la dissuasione del furto, ma anche il recupero di bici che spesso rimangono senza un proprietario dopo sequestri giudiziari o rimozioni.**
3) **Un depliant completamente dedicato alla ciclabilità cittadina è stato distribuito in migliaia di copie, con informazioni sulla rete ciclabile, sul corretto modo per chiudere una bici, e sui servizi di punzonatura, rimozione, e noleggio bici gestiti dalla Cooperativa Sociale Onlus "Alice".**
4) ***E' stata creata nella primavera 2008 la Consulta della Bicicletta*, tavolo di condivisione degli obiettivi e delle strategie per la mobilità ciclabile di cui fanno parte l'Ufficio Mobilità, l'Ufficio Biciclette, la Polizia Municipale, l'Ufficio Lavori Pubblici, la Soprintendenza, la FIAB, Legambiente, la UISP, la coop. Alice e la Compagnia Pisana Trasporti. Tale organismo consultivo, che si riunisce ogni 2 mesi, è stato inoltre *investito, con Delibera di Giunta, di dare parere tecnico su ogni progetto di nuova strada o rifacimento di viabilità*.**
5) **Stiamo installando senza sosta rastrelliere esclusivamente bloccatelaio, portando questa tipologia dal 9% del 2007 al 58% del febbraio 2011. Crediamo infatti che una corretta chiusura della bici aiuti a combattere la piaga del furto, che a Pisa assume importanza vitale per la persuasione all'uso delle 2 ruote pulite.**

6) Abbiamo adottato e condiviso un *Manuale degli Standard* per fare sì che ogni futura realizzazione di pista ciclabile o di arredo urbano a corredo di essa, abbia coerenza con il resto dei manufatti e risponda a parametri di sicurezza ed estetica, oltre che praticità. Nello specifico cerchiamo di realizzare esclusivamente piste in sede protetta, separate da aiuole o cordoli invalicabili, oppure rialzate su ciclo-pedonali.

7) A livello di finanziamenti, è stato stabilito, sempre dall'assessorato alla Mobilità, che una quota pari quasi al 50% dei finanziamenti di manutenzione straordinaria delle strade sia dedicata alla mobilità ciclabile. Tale decisione sintetizza bene la concretezza dell'impegno assunto dalla amministrazione attuale verso una città *gentile*.

8) Attualmente l'estensione delle piste ciclabili in km ammonta a quota 33,6, cifra che comprende piste già esistenti ma rese più sicure.
9) Per quanto concerne la prospettiva di espansione della ciclabilità in generale: è stato approvato un raddoppio dei km di piste nel piano della mobilità, oltre alla dotazione di bike - sharing, il doppio senso generalizzato per le bici in ZTL, la creazione di segnaletica dedicata, la realizzazione della ciclopista dell'Arno in comune pisano, il progetto "A LAVORO IN BICI", la completa sostituzione delle vecchie rastrelliere con tipi bloccatelaio, ed altro ancora... per arrivare al 20% di modal split nel 2015 (al 2002 eravamo al 14,1).

L'insieme di questi sforzi ha fatto sì che Euromobility premiasse la città di Pisa, nel settembre 2010, con il premio nazionale *Città Amica della Bicicletta* (prima classificata).

Molte sono quindi le iniziative in corso che guardano al futuro di Pisa sempre più in sella ad una bici. Buona parte della progettualità è racchiusa nel Piano della Mobilità Ciclabile, vero e proprio cardine del Piano Urbano del Traffico, cui Pisa sta lavorando. In questo documento, già condiviso ed approvato dalla Consulta di cui abbiamo parlato, presentiamo la rete ciclabile della Pisa che vogliamo, con alcuni punti fondamentali e prioritari come il collegamento centro-Ospedale e centro-Litorale, la connessione di tutti gli spezzoni di rete esistenti, e la realizzazione di un percorso ciclabile dal parcheggio scambiatore turistico di via Pietrasantina alla piazza del Duomo. Stiamo inoltre lavorando affinché il Comune di Pisa faccia la sua parte per il completamento dell'ambizioso progetto "Ciclopista dell'Arno", in collaborazione con Regione Toscana, Provincia di Pisa e FIAB.

Altri punti fondamentali del Piano sono la sperimentazione di parcheggi sicuri per bici presso i parcheggi scambiatori, la istituzionalizzazione dell' "eccetto Bici" per i sensi vietati che rientrano nella Zona a Traffico Limitato, e la realizzazione di un

moderno ed integrato servizio di Bike Sharing che consenta l'interoperabilità con i sistemi di altre città toscane (ovvero con la stessa tessera poter fruire del sistema futuro di Firenze o di Lucca...).

La partecipazione al Primo “Giretto d'Italia”, come appartenenti alla *Serie A* delle città per la bicicletta, ci rende quindi orgogliosi e ci sprona a fare sempre di più, perché siamo convinti che andare in bicicletta in città sia il modo migliore per apprezzarla con rispetto e lentezza, lontani dalle logiche di massa e anzi orgogliosi di una libertà riconquistata.

Comune di Pisa

Ravenna

Il comune di Ravenna, 654,88 km^2 di superficie, è tra i comuni più estesi d'Italia ed è interamente pianeggiante. Conta una popolazione residente di 158.739 abitanti al 31/12/2010, poco meno dei 2/3 dei quali concentrati nel capoluogo, per una densità media, relativamente bassa, pari a 242 ab/kmq. Il territorio, in gran parte agricolo, presenta anche importanti zone naturalistiche, un grande porto commerciale e una fascia costiera a forte vocazione turistico-balneare. Nelle basiliche e nei battisteri della città si conserva il più ricco patrimonio di mosaici dell'umanità risalente al V e al VI secolo e otto monumenti di Ravenna sono inseriti nella lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO.

La diffusa propensione all'uso della bicicletta, fortemente radicata da molti decenni nella cultura e nella tradizione della città, nel corso degli anni si è trovata a dover convivere con il crescente traffico motorizzato. Per questo motivo, da almeno due decenni è iniziata una costante e faticosa ricerca di spazi stradali da dedicare, in via esclusiva o in promiscuo con i pedoni, al traffico ciclistico. Ne è risultata una rete che assomma oggi a poco meno di 100 km di percorsi ciclabili, in gran parte in promiscuo con i pedoni. Questo importante risultato è stato ottenuto sia attraverso la realizzazione di opere pubbliche direttamente eseguite dal comune, sia attraverso la frequente previsione/realizzazione di tipologie stradali, da adottarsi nei piani attuativi urbanistici, nelle quali fosse presente in piattaforma anche un corridoio dedicato alla ciclabilità.

La rete attuale, rilevante per estensione chilometrica, necessita tuttavia di interventi non solo di sviluppo ma anche correttivi. A tal proposito il Piano Generale del Traffico Urbano vigente (adottato con deliberazione del del Consiglio Comunale n 10/8560 del 22/01/2009 ed entrato in vigore l'11/03/2009 con la pubblicazione sul B.U.R. Emilia-Romagna) prevede la stesura, attualmente in fase conclusiva, di uno specifico Piano Particolareggiato di settore.

Gli obiettivi di questo Piano Particolareggiato sono previsti dallo stesso PGTU:

… La riduzione del tasso di utilizzo dell'auto privata può essere ottenuta attraverso la combinazione di misure a favore della bicicletta, della mobilità pedonale e del trasporto pubblico. Studi recenti a livello europeo hanno evidenziato come il 30% dei tragitti effettuati in automobile coprano distanze inferiori ai 3 km (e il 50% ai 5 km), mostrando come la bicicletta possa costituire una valida alternativa al trasporto motorizzato sia per gli spostamenti legati a motivi di scuola e lavoro, che per quelli effettuati per svago o acquisti.

Nella città di Ravenna la mobilità ciclabile ha da tempo assunto un ruolo significativo sul totale degli spostamenti giornalieri effettuati. Obiettivo fondamentale del Piano Particolareggiato della Mobilità Ciclabile è il consolidamento e l'ulteriore diffusione di questa modalità di trasporto ottenuta mediante:

- **aumento delle condizioni di sicurezza anche mediante valutazioni in merito ai rapporti di precedenza;**

- continuità e gradevolezza dei percorsi da ottenersi anche mediante interventi di rimagliamento della rete;
- realizzazione e/o miglioramento delle infrastrutture complementari;
- completamento della segnaletica prevista dalle norme ed eventuale integrazione con segnaletica dedicata;
- potenziamento del servizio di bici pubbliche;
- l'educazione, con opportune campagne, all'uso della bicicletta e l'adozione di incentivi per lo sviluppo dell'uso della bicicletta;

Il Piano Particolareggiato ha esaminato con minuzioso dettaglio lo stato non solo e non tanto manutentivo della rete, quanto piuttosto quello funzionale in relazione agli obiettivi/requisiti posti dal PGTU. Ne è risultato un quadro che ha prioritariamente indirizzato l'attenzione su quattro obiettivi:

1. il rimagliamento della rete
2. il miglioramento della qualità dei punti critici
3. le dotazioni specifiche di arredo
4. alcune rifunzionalizzazioni

Gli interventi di rimagliamento sono tesi a colmare i "vuoti" della rete, cioè mancanze di archi o porzioni di archi. L'obiettivo è l'innalzamento del livello di continuità, finalizzato a ridurre al minimo – tendenzialmente a eliminare – la necessità di percorrere tratti in promiscuità con il traffico motorizzato.

L'elevata frammentarietà della rete non deve essere interpretata come un difetto, quanto piuttosto il pregevole effetto di una costante prassi politica che, nel corso degli anni, ha portato a inserire un tratto ciclabile in gran parte degli interventi, sia pubblici che privati.

Il compito della pianificazione è ora, appunto, quello di mettere a sistema un patrimonio rilevante formato anche da segmenti di rete. Il miglioramento della qualità dei punti critici è finalizzato alla rimozione/riduzione di talune criticità puntuali che costringono i ciclisti a immettersi nel flusso promiscuo con i veicoli motorizzati o a fermarsi ed eventualmente scendere dalla bici. Le criticità sono in gran parte dovute a forti restringimenti delle sezioni o, in taluni casi, a vere e proprie mancanze infrastrutturali. La soluzione soddisfacente a queste criticità non è sempre possibile e talvolta necessita di interventi particolarmente onerosi. Va detto che nella grande maggioranza dei casi il problema sta nella difficile convivenza tra la ciclabilità e altri usi della sede stradale e tra questi principalmente la sosta. L'inconciliabilità, dovuta all'esiguità delle sezioni complessive stradali, tra ciclabilità e sosta è il grande problema delle nostre città. Ed essa richiede, quasi sempre, una scelta tra la ciclabilità e la sosta, che pure è un indispensabile strumento di accessibilità al territorio e ai servizi che esso offre.

Per *"dotazioni specifiche di arredo"* ci si riferisce principalmente alle attrezzature per la sosta delle biciclette. L'esigenza è segnalata dallo stesso PGTU:

A sostegno di tale rilevante dotazione infrastrutturale nell'ambito del territorio comunale esistono diversi punti attrezzati alla sosta delle biciclette. In particolare una forte concentrazione di rastrelliere è presente nel Centro Storico, in

particolare nell'area pedonale, in corrispondenza delle principali piazze, presso la Stazione FS e l'Ospedale.

Si registra invece una assenza significativa in corrispondenza di numerosi poli generatori di traffico specialmente se localizzati all'esterno del Centro Storico.

Con "alcune rifunzionalizzazioni" ci si riferisce infine all'adeguamento, nei tratti maggiormente affollati, delle sezioni che, va ricordato, sono quasi ovunque in promiscuità ciclo-pedonale. Questa necessità deriva dall'ovvio obiettivo di mantenere accettabile il livello di servizio ed è anche coerente con un emendamento al PGTU che recita:

Laddove possibile, in conformità con il Codice della Strada e con il D.M. 557 del 30.11.1999, sono da preferirsi soluzioni che evitino i percorsi promiscui pedonali e ciclabili, separando chiaramente le corsie destinate a ciascuna delle due componenti.

***Gli impegni futuri.* Fermo restando la prosecuzione nel futuro della buona pratica di prevedere percorsi ciclabili dedicati in tutti gli interventi infrastrutturali e territoriali rilevanti, il resto della programmazione dell'Amministrazione comunale di Ravenna sarà contenuta nel Piano Particolareggiato che è in via di ultimazione e che è stato sopra sommariamente descritto.**

A tutto ciò si affiancano attività specifiche di comunicazione e sensibilizzazione svolte per la cittadinanza e spesso unitamente ad essa. In particolare si possono menzionare iniziative come il progetto "C'entro in bici" che mette disposizione circa 200 biciclette gratuite rosse per i cittadini e gialle per turisti, l'erogazione di incentivi per l'acquisto di bici a pedalata assistita ai cittadini e agli e operatori economici che devono transitare spesso per le vie cittadine per il loro lavoro. Unitamente alle associazioni sportive e ambientaliste, i cui suggerimenti e pareri sulla mobilità ciclabile vengono accolti e ascoltati come voce di esperti che conoscono, proprio perché le vivono quotidianamente, le esigenze e le criticità di chi viaggia in bicicletta, sono realizzate numerose iniziative legate al tema della bicicletta rivolte alla cittadinanza nella sua totalità (Sciame di Biciclette; La Pedalata della Liberazione; Bimbimbici; etc.) e svolte tramite il coinvolgimento attivo delle scuole del territorio.

Gabrio Maraldi
Assessore all'Urbanistica, Edilizia, Protezione Civile, Traffico e Piste Ciclabili
Comune di Ravenna

Reggio Emilia

Il Biciplan, approvato nel maggio 2008 all'interno del Piano Urbano della Mobilità (PUM), prevede il completamento, entro il 2015:
- 12 percorsi portanti (ciclovie), radiali rispetto al centro storico, che assicurino il collegamento tra le frazioni esterne, i quartieri residenziali ed il centro;
- 3 percorsi anulari, uno che ripercorre il vecchio tracciato delle mura e gli altri più esterni, che permettano un'agevole collegamento tra le ciclovie di ingresso/uscita dal centro e la connessione con i principali attrattori di traffico, come anche la miglior distribuzione dei flussi ciclabili, non sempre diretti verso il centro della città;
- 7 percorsi verdi (greenway) che ripercorrono tracciati storici o naturali, oggi non accessibili, nell'area rurale esterna alla città.
Per quanto riguarda il centro storico, si assume la volontà del comune di permettere la totale percorribilità della rete viaria alle biciclette, anche contromano; si ritiene opportuno comunque individuare due percorsi privilegiati per le percorrenze Est/Ovest (la via Emilia) e Nord/Sud (da identificare), soprattutto per quanto riguarda la pianificazione della segnaletica di indirizzamento.

***Piste ciclopedonali*. Il Comune di Reggio Emilia ha attuato da diversi anni un progetto di ampliamento e sistemazione della rete di piste ciclopedonali presenti sul proprio territorio: attualmente sono stati realizzati quasi 160 km di piste ciclopedonali (al 31/12/2010). Alcune di queste piste sono state realizzate all'interno di parchi e aree naturali e permettono quindi ai cittadini di muoversi all'aria aperta e fare attività sportiva in tutta sicurezza.**

***Centro Storico a Zona 30*. Dal 19 settembre 2005 è stata istituita la Zona 30 del Centro Storico (area interna ai viali di circonvallazione), finalizzata all'agevolazione della circolazione di pedoni e ciclisti. L'ordinanza adottata infatti consente, nelle strade del Centro Storico regolamentate a senso unico, la circolazione delle biciclette in senso opposto a quello di marcia, nel rispetto delle norme dettate dagli articoli 143 e 145 del Codice della Strada, relative, rispettivamente alla posizione dei veicoli sulla strada ed alla precedenza. In tale area, inoltre, vi è il limite di velocità dei 30 Km orari per i veicoli a motore.**

***Zone a traffico moderato*. Il Comune di Reggio Emilia sta realizzando una riqualificazione dei percorsi di ingresso alla città con soluzioni che favoriscono la sicurezza e la convivenza fra i vari utenti della strada.**

***Ufficio Mobilità Ciclabile*. Il Comune di Reggio Emilia nel 2003 ha istituito l'Ufficio Mobilità Ciclabile che svolge, in collaborazione con l'Associazione "Tuttinbici-Fiab" di Reggio Emilia, una serie di attività finalizzate alla promozione della mobilità ciclabile in ambito urbano e di coordinamento con gli Uffici biciclette delle altre città. L'ufficio di Reggio Emilia aderisce alla Rete nazionale degli Uffici biciclette.**

***Bicittà.* Bicittà è un servizio che permette di lasciare la propria auto nei tre parcheggi scambiatori gratuiti, oppure di scendere dal treno o dall'autobus e di**

usufruire, con una modica cifra, di un mezzo comodo, veloce ed ecologico: la bicicletta. Questo servizio offre anche la possibilità di lasciare in custodia la propria bicicletta oppure di richiedere delle riparazioni di essa.

***Pedalare - la bici di tutti Servizio di noleggio automatizzato biciclette*. Nato dalla collaborazione fra Comune di Reggio, Agenzia per la Mobilità e finanziato in parte dal Ministero dell'Ambiente, PedalaRE è il servizio pubblico di noleggio automatizzato biciclette. Il servizio PedalaRE consta di 13 postazioni sparse in diversi punti della città (compresi i parcheggi scambiatori) con un totale di oltre 100 biciclette.**

***Pronto intervento bici - servizio di manutenzione a domicilio*. Il servizio è stato attivato per aiutare quanti si trovassero in difficoltà con la propria bicicletta e hanno necessità di assistenza meccanica a domicilio. Occorre telefonare ad un call-center attivo dal lunedì al venerdì dalle 9 alle 17, concordare l'appuntamento. Quindi un operatore preleva la bicicletta da riparare all'indirizzo fornito dall'utente, la porta nel centro abilitato alla riparazione e quindi la riconsegna al proprietario. Se richiesto, può essere fornita una bici sostitutiva da utilizzare fino al momento della riconsegna della propria.**

***Andiamo a scuola in BiciBus e PediBus*. Il progetto "A Reggio Emilia andiamo a scuola in BiciBus e PediBus", nato nel 2003 nell'ambito del progetto "A scuola da soli in sicurezza" e coordinato dal Comune di Reggio Emilia, Politiche per la Mobilità e Ufficio Mobilità ciclabile, in collaborazione con l'Associazione "Tuttinbici–FIAB". Il Progetto coinvolge in modo attivo gli insegnanti, gli studenti e i genitori in un progetto di mobilità sostenibile negli spostamenti casa-scuola che vede la partecipazione di oltre 17 istituti scolastici per un totale di 550 bambini mediamente coinvolti e un centinaio di genitori volontari.**

***Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola*. Promosso nel 2009, il "Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola" coinvolge diversi soggetti per sviluppare linee di azione, progetti e impegni sul tema. Prevede l'attivazione di nove progetti per la messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e delle aree antistanti gli edifici scolastici e per la promozione di stili di vita e abitudini di trasporto sostenibili, coinvolgendo bambini, famiglie, insegnanti in un nuovo approccio alla mobilità e all'utilizzo del territorio. I firmatari sono: Comune di Reggio Emilia, Circoscrizioni cittadine, Ufficio Scolastico Provinciale, Dirigenti scolastici degli istituti cittadini, Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia, Federazione italiana Medici Pediatri, Arpa, Ausl, Osservatorio sulla sicurezza stradale, Associazione "Tuttinbici-Fiab".**

***Contabici*. Per monitorare i passaggi di biciclette su tre impartanti piste ciclabili sono stati installati dall'ottobre 2009 tre rilevatori di passaggi con un display che evidenzia i passaggi giornalieri e il numero totale dal momento dell'installazione.**

Per favorire l'uso della bicicletta il Comune ha realizzato una serie di pubblicazioni:

- **BiciSicura I - Consigli per la sicurezza di chi va in bici**

Il manuale riporta una casistica dei principali e più frequenti casi di collisione auto-bicicletta e dei comportamenti per evitarli, nonché una serie di suggerimenti generali per spostarsi con la bicicletta in città. Obiettivo di questa guida non è, ovviamente, quello di alimentare la paura, ma semplicemente creare consapevolezza dei rischi a cui quotidianamente i ciclisti vanno incontro al fine di alzare il loro livello di attenzione.

- **BiciSicura II - Contrasto del furto di biciclette**

L'Amministrazione comunale di Reggio Emilia ha elaborato una strategia che si articola in 8 punti per prevenire il furto delle biciclette e per sostenere coloro che ne vengono derubati: etichettatura per la bici, classificazione e modalità d'uso dei lucchetti, assistenza in caso di furto (rientro in taxi/bicicletta di cortesia), videosorveglianza nelle rastrelliere più frequentate, adozione rastrelliere "bloccatelaio", modifica regolamento edilizio per avere posto sicuro nei cortili, estensione bike-sharing

- **BiciSicura III - A scuola in sicurezza e autonomia**

Pubblicazione del "Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola" di cui sopra

- **BiciSicura IV - Guida all'uso corretto dei percorsi ciclabili**

Lo scopo della guida è quello di imparare e condividere le regole del codice della strada, facendosi sempre guidare dal buon senso e dal rispetto per i più deboli. Indipendentemente dal mezzo che usiamo, infatti, siamo persone, e le persone possono scegliere consapevolmente come usare il proprio mezzo di trasporto, per una città più sicura anche per strada, una città fatta da e con le persone.

Paolo Gandolfi
Assessore alla mobilità
Comune di Reggio Emilia

Roma

Nel 2005 l'amministrazione Comunale ha ritenuto di inserire lo sviluppo della ciclabilità tra le politiche di riqualificazione dell'ambiente urbano per cercare di recuperare l'enorme ritardo accumulato rispetto alle altre capitali europee e a molte città italiane.

In prima battuta si è mirato, anche con il contributo di Legambiente, a raccogliere le diverse istanze provenienti dalla cittadinanza e in particolare dalle associazioni dei ciclisti. Tra le azioni messe in campo, quelle di maggior rilievo sono state l'istituzione dell'ufficio ciclabilità con tecnici qualificati ed esperti del settore e la creazione del tavolo sull'intermodalità composto da tutti gli attori coinvolti nello sviluppo della ciclabilità: le aziende pubbliche proprietarie delle infrastrutture e gestrici del trasporto pubblico locale, gli enti locali (Comune, Regione, Provincia) e le associazioni dei ciclisti.

La convergenza di intenti ha consentito di raggiungere risultati significativi come la realizzazione della pista ciclabile dorsale Tevere, la dorsale Aniene e la dorsale Colombo, nonché l'impostazione di interventi tesi allo sviluppo dell'intermodalità quali, ad esempio, l'attrezzaggio di più di 30 nodi di scambio con parcheggi per biciclette e l'avvio di sperimentazioni per il trasporto a bordo delle bici sui mezzi pubblici.

Il successivo passo compiuto dell'amministrazione è stato quello di adottare un approccio pianificatorio e programmatorio. Il passaggio ha richiesto la formalizzazione di specifici protocolli di intesa tra le componenti politiche e tecniche dei settori mobilità e ambiente, individuando un gruppo strutturato di coordinamento preposto ad armonizzare le azioni dei diversi attori coinvolti.

Il suddetto cambio metodologico, attuato mantenendo la componente di ascolto e concertazione con le associazioni di categoria e con gli enti territoriali, ha consentito di approdare alla redazione e adozione (il 24 marzo 2010) da parte della Giunta Comunale del Piano Quadro della Ciclabilità, un documento di straordinaria importanza che al suo interno ricomprende tutte le attività integrate e di sistema necessarie per consentire un serio rilancio della bicicletta nella capitale.

Tra le azioni principali contenute nel Piano Quadro si evidenziano lo sviluppo di circa 1.000 km complessivi di una rete ciclabile, pianificata su due livelli, principale e locale, un'importante estensione del bike sharing (inaugurato il 13 giugno del 2008), l'espansione delle fasce orarie di trasporto di biciclette su metropolitane e bus, lo sviluppo del servizio risciò (sperimentato a Roma durante l'estate 2010) e l'incremento dei parcheggi per biciclette nelle scuole della capitale e nei principali poli della città.

L'amministrazione, facendo riferimento al Piano Quadro della Ciclabilità e seguendo quindi scale di priorità, ha progettato e attuato una serie di interventi tra cui: sperimentazione del bike sharing, creazione di parcheggi nei nodi di scambio, acquisizione di finanziamenti regionali e ministeriali per il bike sharing e per il

potenziamento dei parcheggi per biciclette nei nodi di scambio, iniziative per comunicare e sensibilizzare la cittadinanza sull'utilizzo della bicicletta.

Attualmente, le prospettive per il breve/medio periodo consistono nell'approvazione in assemblea capitolina del Piano Quadro, nel finanziamento e nell'attuazione degli interventi in esso contenuti e nella repressione dei comportamenti illeciti da parte degli automobilisti che non rispettano le norme del codice della strada. Tali comportamenti abbassano notevolmente il livello di sicurezza stradale inficiando così l'uso della bicicletta riconosciuto ormai in tutta Europa quale tassello fondamentale per lo sviluppo della mobilità sostenibile.

In particolare, il rilancio del bike sharing rappresenta un'assoluta priorità per questa amministrazione. I tecnici sono a lavoro per risolvere le criticità e migliorare il servizio attraverso l'analisi dei dati di utilizzo e le modalità di gestione del sistema. Dallo studio sono emersi in maniera chiara sia i punti di forza sia le lacune del servizio, su cui si sta intervenendo. L'obiettivo è quello di fare di Roma una delle capitali europee più all'avanguardia in questo settore implementando il sistema con le migliori tecnologie che oggi il mercato è in grado di offrire.

Comune di Roma
Assessorato alla Mobilità

Schio

Sono passati oramai 25 anni da quando a Schio è stato realizzato il primo tratto di pista ciclabile. Poche migliaia di metri lungo viale dell'Industria, che sono bastati per far cambiare volto alla strada e già sembrava di essere in un altro Paese. Fino ad allora infatti di piste ciclabili si parlava poco, ma soprattutto se ne vedevano poche. A noi lo spunto è venuto da un viaggio in Germania, nella nostra città gemella Landshut: lì abbiamo conosciuto da vicino progetti e soluzioni e così, riportando da quel soggiorno un pò di spirito d'Europa, siamo stati tra i precursori nel vicentino. Poi sono passati gli anni, sono cambiate le abitudini e sono arrivati nuovi percorsi riservati alle biciclette. In ogni Piano delle Opere del Comune di Schio compariva sempre più spesso la parola "pista ciclabile": un progetto, poi un altro, e poi un altro ancora. Ai primi chilometri se ne sono aggiunti dei nuovi, e sono diventati dieci e così via. Mentre aumentavano i percorsi, aumentava anche la domanda di piste ciclabili da parte dei cittadini che sempre più iniziavano ad apprezzare la sicurezza e la tranquillità di questi percorsi. Abituati a muoversi in strada, al fianco di auto e moto, o a zigzagare sui marciapiedi, i ciclisti hanno capito il salto di qualità che le piste ciclabili portavano alla mobilità. Dove c'era la pista ciclabile, la bicicletta e il ciclista riacquistavano la loro dignità di utilizzatori della strada. Dove non c'era la pista ciclabile, si tornava nella giungla d'asfalto. E così, piano piano, la pista ciclabile ha smesso di essere vista come un optional, quasi un gioco o una giostra.
Il Comune ci ha creduto sin da quando ha messo in cantiere quel primo tratto di ciclabile. Ci ha creduto perché quell'idea di mettere a disposizione di chi va in bici un percorso riservato, non è sbocciata così dal nulla. E non solo perché come in ogni città d'Italia, anche a Schio c'erano allora, e ci sono oggi, tanti cittadini che ogni giorno salgono sui pedali. Quell'idea non è nata dal nulla perché già allora la nostra comunità viveva nel quotidiano una forte sensibilità ambientale. Che si traduceva in un'attenzione specifica per il rispetto della natura, in una pianificazione del territorio capace di coniugare sviluppo e tutela del paesaggio, in un percorso di crescita della città che tenesse sempre come suo punto di riferimento il cittadino e la qualità del suo vivere quotidiano. Insomma tutto quello che oggi, con una sola parola, chiamiamo sostenibilità.

Progetto dopo progetto, tratto dopo tratto, siamo arrivati a costruire una rete sempre più ampia e sempre più ramificata di collegamenti. Trentanove: tanti sono i chilometri di piste ciclabili sui quali i nostri concittadini possono oggi contare. Tratti nuovi, tratti già esistenti ma resi più sicuri. Ogni anno il Comune ha fatto qualcosa per migliorare questa rete. Ma non solo. Nella consapevolezza che la presenza delle piste ciclabili è sì un passo importante, ma solo uno dei passi, abbiamo avviato nel 2008 un progetto per promuovere concretamente l'uso della bicicletta. L'abbiamo chiamato "BiciSchio" e ci siamo dati degli obiettivi: raddoppiare, entro il 2015, i chilometri di piste ciclabili (arrivando a 70) e raddoppiare la percentuale degli spostamenti in bici sul totale degli spostamenti (dal 7

al 15%). Se per quanto riguarda i nuovi percorsi da fare, la strada è una – ossia proseguire con gli investimenti e i lavori -, diverse sono le azioni che stiamo mettendo in campo per diffondere la ciclabilità. Abbiamo creato una serie di percorsi, dieci, contrassegnati ciascuno da un colore: c'è quindi il percorso giallo, quello rosso, quello viola e così via. Tutti raccolti in una cartina tascabile e tutti accompagnati da una segnaletica dedicata che consente ai ciclisti di orientarsi nella rete che si dipana all'interno dei quartieri e da questi al centro. Per chi arriva a Schio in treno, in corriera o in auto, ma vuole poi spostarsi in bici, abbiamo attivato tre postazioni di bike sharing con una trentina di mezzi disponibili, mentre per chi vuole ripassare le regole d'uso delle ciclabili abbiamo stampato, in collaborazione con il Consorzio di Polizia Locale, dei volantini che illustrano i comportamenti da tenere quando ci si muove sui pedali. Ogni anno poi cerchiamo di proporre manifestazioni e iniziative di cui la bicicletta sia vera protagonista: così è ad esempio con Bimbimbici, con l'adesione a M'illumino di Meno o nella nostra Festa della SOStenibilità. Iniziative sempre seguite e apprezzate. E non a caso, visto che la nostra città può contare su un forte movimento di singoli e associazioni impegnati da tempo sul tema. Con un esempio che da solo dice più di tante parole su quanto la bicicletta sia un mezzo di tutti e per tutti: la nascita di una ciclofficina all'interno del centro di prima accoglienza "Casa Bakhita" in cui gli stessi ospiti si trasformano in meccanici. Insomma, cerchiamo di fare il più possibile perché ci siano le piste ciclabili e siano sempre di più quanti le usano. La menzione di "Città Amica della Bicicletta" ottenuta quest'anno a Milano, nell'ambito del MobilityTech è un segnale incoraggiante che stiamo pedalando nella strada giusta.

Non ci fermiamo perché crediamo in questo impegno che ci siamo assunti. Ci crediamo perché sono tanti, sempre di più i cittadini che ci credono e ce lo dimostrano, con le parole e con i fatti: usando le piste ciclabili. Non ci fermiamo perché crediamo che la sostenibilità non sia più solo un'etichetta, ma sia davvero una priorità da perseguire giorno dopo giorno, come cittadini e come amministratori.

Non ci fermiamo perché le piste ciclabili sono uno strumento, uno dei tanti, per promuovere una nuova qualità della vita in una città ancora a misura di persona, di bambino. Non ci fermiamo perché abbiamo fatto tanto, ma possiamo ancora fare molto e per questo continueremo ad adottare gli interventi che riterremo efficaci in questo senso. Non ci fermiamo perché ogni bici in più a Schio è un'auto in meno sulle strade, meno inquinamento e più salute, una città più bella e più sicura. Non ci fermiamo perché volete mettere la differenza tra pedalare con il vento in faccia e lo stare chiusi dentro un'automobile in coda ad un semaforo.

Luigi Dalla Via
Sindaco
Comune di Schio

Senigallia

Senigallia è dotata di 13 km. di piste ciclabili che collegano la zona sud della città con la zona nord. Nel 2011 si prevede di inaugurare altri 6 km. di piste ciclabili con la realizzazione sul lungomare di ponente di un tratto stradale riservato alle sole biciclette.

Senigallia è una delle città italiane che promuove in modo concreto l'uso abituale della bicicletta come mezzo privilegiato di trasporto in città. L'Amministrazione Comunale ha infatti attivato il servizio di noleggio gratuito di alcune speciali biciclette di proprietà comunale che sono state collocate in alcune zone strategiche della città a disposizione di residenti e turisti.

Per poter utilizzare le bici comunali è sufficiente recarsi all'Ufficio Relazioni con il Pubblico – Infocittà - compilare un modulo e versare una cauzione di 10 euro. Si riceve una chiave codificata che, inserita nel dispositivo presente nella rastrelliera, permetterà di sganciare la bici comunale per poterla utilizzare. Al termine dell'uso, la bici dovrà essere riposta nella stessa rastrelliera da cui è stata prelevata. Nel momento della riconsegna definitiva della chiavetta, l'Ufficio restituirà la cauzione versata.

Le bici possono essere utilizzate dalle ore 7 del mattino alle 1 di notte da tutti i cittadini maggiorenni residenti, dalle persone che a Senigallia studiano o lavorano, nonché dai turisti che soggiornano sulla "spiaggia di velluto". La chiave rilasciata dal Comune di Senigallia è valida e utilizzabile anche in tutte le altre città italiane che aderiscono alla rete Centroinbici.

Le 68 biciclette sono posizionate nelle rastrelliere disponibili in 13 diversi punti della città.

Gennaro Campanile
Assessore alla Mobilità e all'Ambiente
Comune di Senigallia

Torino

In questi ultimi anni, seguendo una tendenza ormai globale, nella nostra città la bicicletta sta vivendo un periodo di grande popolarità. Lo testimoniano eventi come il Bike Pride che si è svolto a Torino lo scorso giugno e che ha coinvolto migliaia di persone e la sempre crescente richiesta, da parte dei cittadini, di un ambiente più sano in cui vivere. Il traffico è sicuramente il principale responsabile del deterioramento ambientale in area urbana e la bicicletta è il mezzo ottimale per il trasporto individuale. Contribuisce a risolvere i problemi ecologici ed economici del nostro tempo: cattiva qualità dell'aria, eccessivi livelli di inquinamento acustico, congestione delle aree urbane; emissione di gas ,dipendenza dal petrolio; aumento dei problemi di salute causati dalla vita sedentaria. Per questo rendere più facile e sicuro l'uso e la sosta delle biciclette è un passaggio imprescindibile per il futuro delle nostre città.

E Torino è facile per il ciclisti! E' per la maggior parte in pianura, ha un tracciato di 175 Km di piste ciclabili e se puntiamo un compasso su Piazza Castello ci rendiamo conto che la distanza di 5 km copre almeno il 70% della città perciò la bici risulta essere il mezzo più efficiente: si arriva prima, più ecologico: non inquina e ovviamente anche il più economico.

Il posteggio della bici è facilitato dalle rastrelliere, ad oggi circa 6.000, installate dalla Città nelle strade e nei parchi. Inoltre, grazie alle modifiche apportate ai Regolamenti comunali di Igiene ed Edilizio, è possibile parcheggiare la bicicletta nel cortile condominiale della propria casa o dello stabile presso cui si lavora.

Per sostenere concretamente lo sviluppo della mobilità ciclabile la Città ha attuato nel corso degli anni una serie articolata di interventi che le hanno permesso, tra il resto, di aggiudicarsi il **Premio Città Ciclabile 2006.**
Nel febbraio del **2004**, la Città ha approvato il primo **"Piano degli Itinerari Ciclabili"**, quale dettaglio del **Piano Urbano del Traffico**.
Gli itinerari cittadini previsti sono stati pianificati anche in relazione alla rete ciclabile extraurbana già esistente e/o programmata.
Il Piano prevede lo sviluppo della rete ciclabile sul territorio cittadino, in modo tale da permettere di attraversarla lungo le principali direttrici e si è rivelato uno strumento funzionale allo sviluppo urbanistico che negli ultimi anni ha fortemente caratterizzato il cambiamento del tessuto urbano torinese.
Ad oggi sono stati realizzati circa 175 km (125 lungo la viabilità e 50 nei parchi), dei 290 previsti.

Sono sempre in aumento le **aree pedonali** dove è consentito passare e sostare con la bici e l'introduzione della prima grande **zona 30** (Santa Rita) ha risposto con successo alla necessità di avere strade più sicure silenziose e piacevoli da percorrere a piedi o sulle due ruote.
Con l'approvazione del nuovo **PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile)** è stato introdotto un ulteriore elemento di pianificazione, il Piano Ciclistico della città, che definirà gli interventi e le azioni prioritarie per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica, in continuità con il Piano degli itinerari ciclabili; inoltre, per favorire le forme di mobilità lenta e aumentare la sicurezza stradale, il Piano

svilupperà le zone 30 e promuoverà esperienze educative, tipo il pedibus, per gli spostamenti quotidiani degli studenti.

Nella primavera del 2009 la Giunta Comunale ha deciso di ricostituire presso la Divisione Ambiente l'Ufficio Biciclette "quale utile strumento preposto da un lato, a collaborare con i ciclisti urbani e le loro associazioni, e dall'altro ad agire propositivamente all'interno dell'Amministrazione in merito all'incentivazione e promozione della mobilità ciclabile".
Per potere svolgere il duplice ruolo di raccordo intero ed esterno all'Amministrazione l'Ufficio Biciclette si avvale della collaborazione del Gruppo di Lavoro Mobilità Ciclabile, cui partecipano i Settori Comunali che hanno competenze in merito e del Tavolo Consultivo Biciclette al quale partecipano le Associazioni che promuovono l'uso della bici in città.
Nei Tavoli di lavoro comune si procede all'esame della rete ciclabile esistente per individuare e risolvere le criticità, e si discutono le proposte di nuovi percorsi ciclabili per trovare soluzioni condivise, favorendo in tal modo la partecipazione dei cittadini nei processi decisionali e di controllo.

Per promuovere la crescita e il consolidamento di una "cultura della bicicletta" come normale, piacevole e conveniente mezzo di trasporto individuale, sia per gli spostamenti quotidiani casa/scuola/ lavoro che per acquisti, attività di svago,attività sociali; sono stati prodotti materiali di informazione e comunicazione: la **Mappa delle piste ciclabili** con indicate le stazioni del bike sharing, il **Vademecum del ciclista urbano**,con specifica evidenziazione delle norme del Codice della Strada e di tutti gli elementi e consigli che riguardano il tema centrale della sicurezza propria ed altrui, per una guida responsabile e sicura e "**Parcheggiare le biciclette nei cortili**" informazioni ed indicazioni per quanti intendono avvalersi dei propri diritti di ciclisti previsti dalla normativa comunale.
Esiste anche un sito dedicato http://www.comune.torino.it/ambiente/bici/ dove è possibile scaricare questi materiali e reperire molte altre informazioni sul mondo della ciclabilità e sono attivi anche due indirizzi di posta elettronica infoambiente@comune.torino.it e biciclette@torino.comune.it per accogliere e dare risposta alle problematiche evidenziate dai singoli cittadini.

Sempre allo scopo di dare impulso e tenere alta l'attenzione sulle tematiche connesse ad una fruizione più sostenibile degli spazi urbani la Città organizza manifestazioni pubbliche in collaborazione con il mondo associazionistico. Ogni anno in occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, della Giornata Nazionale della Bicicletta e della Giornata Mondiale dell'Ambiente su piazze e strade del centro cittadino con l'intento di dare spazio e risalto alla mobilità dolce, si informano i cittadini con mostre, laboratori e spazi di dialogo e confronto.

Dal giugno 2010 è attivo **TOBike** (www.tobike.it), il servizio di Bike sharing targato Torino, inaugurato il 6 giugno 2010 in occasione della Giornata Mondiale dell'Ambiente e del Bike Pride in città. Questo servizio è la testimonianza di un innovativo progetto di mobilità, una concreta alternativa all'automobile per gli spostamenti urbani, adeguata alle esigenze di una città che decide di intraprendere una nuova strada. Meno trafficata, senza code, con uno sguardo attento all'ambiente e all'energia.

La bici a disposizione quando e dove serve. Un mezzo pubblico che non va aspettato, che consente di arrivare prima ed è anche divertente e salutare.
Attivo tutti i giorni 24 ore su 24, con circa 75 ciclostazioni attive che nei prossimi mesi diventeranno 116 con 1200 biciclette. Libero da vincoli di tragitto, orario e attesa, il servizio garantisce comodità e flessibilità, coniugate alla salvaguardia dell'ambiente urbano.

Inoltre, da anni, esiste un servizio di noleggio nei parchi cittadini ed il prestito gratuito di biciclette della Città ad enti, associazioni, scuole per attività e manifestazioni varie e ai Settori comunali per gli spostamenti di servizio.

Un tema da sviluppare nel prossimo futuro riguarda l'intermodalità, oltre al servizio di Bike Sharing sarà importante localizzare nuove tipologie di parcheggio bici soprattutto nei pressi delle stazioni ferroviarie e della metro e in altri grandi poli di attrazione (Università, servizi…) adatti anche alla sosta prolungata e dotati di sistemi di sicurezza per impedire furto e vandalismo.

Roberto Tricarico
Assessore all'Ambiente e alla Casa
Città di Torino

Trento

Da tracciati singoli e isolati a una rete di piste ciclabili interconnesse, che garantiscono a chi sceglie le due ruote di muoversi in piena sicurezza. E' questo il grande cambiamento che, negli ultimi anni, ha interessato i percorsi ciclopedonali della città di Trento. Un cambiamento che ha riguardato non solo la qualità dei tracciati ma anche la quantità: basti pensare, che con i progetti messi in cantiere negli ultimi anni, la rete dei percorsi è passata da 17 piste ciclabili a 39 e da 34,5 chilometri a 45,35. L'aumento è però ancora più importante se consideriamo solo le piste ciclabili comunali, ferme a 13,3 chilometri nel 2006 per poi allungarsi fino a 22,66 chilometri nel 2010. Ma gli interventi non si fermano qui perché l'Amministrazione comunale ha previsto, nei prossimi tre anni, il finanziamento di ulteriori percorsi, che andranno a infittire ulteriormente la rete.
Non è un caso che l'Amministrazione comunale abbia deciso di investire in maniera così importante sulle piste ciclabili cittadine. Il nuovo Piano urbano della mobilità approvato dal consiglio comunale il 26 ottobre 2010 affida alle due ruote un ruolo decisivo (e al trasporto pubblico, e alla pedonalità), nella convinzione che favorendo gli spostamenti in bici, a piedi e in autobus si potrà garantire il diritto alla mobilità diminuendone però i costi sociali e ambientali.

PISTE CICLABILI						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
numero piste ciclabili	17	21	24	24	29	39
- di cui comunali	n. d.	18	21	21	26	35
- di cui provinciali	n. d.	3	3	3	3	4
Piste ciclabili in KM	34,5	36,1	38,5	39,4	41,2	45,35
- di cui comunali	n. d.	13,3	16	16,9	18,7	22,66
- di cui provinciali	n. d.	22,5	22,5	22,5	22,5	22,69

Naturalmente il Piano urbano della mobilità non può non tenere conto delle difficoltà legate al territorio: Trento infatti non è una città compatta (come per esempio Bolzano), ma una città dispersa, allungata e caratterizzata da dislivelli non trascurabili. Se, tanto per fare un esempio, Bolzano si attraversa in bicicletta in sette minuti, per andare dall'estremità nord di Trento a piazza Duomo si impiegano trenta minuti, mentre per andare dal quartiere di Madonna Bianca (a sud) al centro serve almeno un quarto d'ora. La risposta a una situazione così complessa è stata e sarà articolata prevedendo l'utilizzo di diverse soluzioni, in modo da favorire il passaggio "dall'automobilità alla multimodalità". Lo slogan ben riassume la filosofia del Piano, che si propone di collegare le varie parti della città utilizzando e integrando trasporto collettivo, pedonale e ciclabile, in modo da far sì che l'auto non sia il mezzo di trasporto più conveniente. Per questo diventa indispensabile completare la rete ciclabile esistente e superare a beneficio dei pedoni e delle biciclette le barriere che "tagliano" il territorio (via Brennero, la ferrovia, il fiume Adige) in modo da connettere una parte di città all'altra.

Le piste realizzate negli ultimi anni e quelle in progetto consentiranno di spostarsi in bici da Mattarello, il sobborgo più a sud, a Gardolo, il sobborgo più a nord, e di raggiungere agevolmente il centro storico. Inoltre, grazie al raccordo tra piste già esistenti, su cui si è lavorato nel periodo più recente, è praticamente scongiurata l'eventualità di percorrere una pista che ti abbandona nel bel mezzo di un incrocio o sul ciglio di una strada trafficata. Il ciclista, in altri termini, ha a disposizione una rete e non una serie di piste a se stanti e mal collegate.
Ad aiutare tutti coloro che scelgono le due ruote c'è anche la nuova segnaletica, che in questi ultimi anni è stata posizionata in alcuni punti strategici: non si tratta solo di cartelli direzionali per indicare le varie destinazioni, ma anche di cartelli di conferma in situazioni di possibile dubbio o, ancora, di cartelli di benvenuto in corrispondenza dei punti di connessione tra rete comunale e sovracomunale. In futuro arriveranno anche gli "infopoint" dove il ciclista potrà trovare informazioni generali e la mappa delle piste ciclabili cittadine.

Per promuovere la ciclabilità l'Amministrazione comunale di Trento negli ultimi anni ha promosso numerose iniziative, anche in collaborazione con altri enti o con varie associazioni di categoria. Oltre agli interventi infrastrutturali sulla rete ciclabile, i servizi alla ciclabilità rappresentano infatti un'altra famiglia di strumenti fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclabile in alternativa al sistema di mobilità autocentrico.

Con "C'entro in bici" le due ruote si noleggiano. Una delle prime iniziative per incentivare la ciclabilità è stata "C'entro in bici", un servizio di noleggio biciclette promosso da Comune di Trento e da Trentino Mobilità. "C'entro in bici" offre la possibilità di utilizzare, in modo semplice e gratuito, le biciclette che il Comune ha acquistato e messo a disposizione dei cittadini. Unico requisito richiesto è che l'interessato sia maggiorenne. Il servizio funziona così: l'utente può ritirare una chiave che dà la possibilità di sganciare un bicicletta dalle rastrelliere disseminate in vari luoghi del centro. Al momento del ritiro della chiave l'utente del servizio di noleggio deve presentare la ricevuta del bonifico bancario di versamento di una cauzione di 25 euro, sottoscrivere un contratto e ritirare il regolamento di utilizzo. La chiave è numerata ed abbinata al nominativo del richiedente. Le biciclette possono essere utilizzate dalle ore 6 alle ore 20.

Un parcheggio protetto per 200 biciclette a due passi dalla stazione. Dal mese di agosto 2009 è aperto al pubblico il parcheggio per biciclette "Stazione Trento", in via Dogana, a pochi passi dalla stazione ferroviaria. Il parcheggio consiste in un'area protetta e attrezzata per la sosta di lunga durata delle biciclette in una zona strategicamente importante per la città. Qui infatti confluiscono le linee del trasporto pubblico urbano, extraurbano e della ferrovia: il parcheggio contribuisce dunque a sviluppare un sistema di interscambio che combina l'uso di più mezzi (in questo caso trasporto pubblico e bicicletta) per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro. L'intervento è costato complessivamente 107.600 euro più Iva.
Da sottolineare la scelta di una nuova tipologia di rastrelliere su due livelli, fornite da una ditta tedesca, molto diffuse nei Paesi del nord Europa: grazie a questo sistema innovativo è stato possibile razionalizzare lo spazio a disposizione raddoppiando il numero di stalli bici (complessivamente sono stati portati a 200).
Il parcheggio è stato pensato in particolar modo per gli abbonati al trasporto pubblico, urbano ed extraurbano, e a Trenitalia. Infatti gli abbonati al servizio urbano, extraurbano e a Trenitalia sulle tratte provinciali possono accedere

gratuitamente utilizzando la propria tessera Mitt (la smart card), mentre gli abbonati a Trenitalia sulle tratte extraprovinciali possono rivolgersi a Trentino Mobilità, ente gestore del parcheggio, per il rilascio della tessera Mitt, sempre gratuita, che permette di accedere al parcheggio.

Targa la Bici. Promosso dall'Amministrazione comunale per incentivare l'uso della bicicletta e contrastare il fenomeno dei furti, il servizio "Targa la bici" consiste nella marcatura, ovvero nella punzonatura con tecnica indelebile, del codice fiscale del proprietario sul telaio, così da consentire, nei casi di ritrovamento della bicicletta, di rintracciare agevolmente il legittimo proprietario. Si tratta di un servizio del tutto gratuito messo a disposizione di chi usa abitualmente la bici in città eseguibile su ogni tipo e modello di bicicletta, fatta eccezione per quelle con telaio in carbonio. Successivamente all'operazione di marcatura viene rilasciata una card contenente i dati del proprietario e della bicicletta. L'eventuale vendita o cessione della bicicletta dovrà essere comunicata al Servizio Urbanistica e Pianificazione della Mobilità, che provvederà ad aggiornare il database e a rilasciare al nuovo proprietario una nuova card con i propri dati.

L'altro versante su cui l'Amministrazione comunale ha investito è quello della promozione della ciclabilità. Tante le iniziative messe in cantiere negli ultimi anni: dalle giornate ecologiche alle pedalate nelle vie della città. Tra le altre, segnaliamo "Ecoshopping" e "Al lavoro in bicicletta".

Ecoshopping. Tra le iniziative per l'incentivazione della mobilità sostenibile, da non dimenticare Ecoshopping, promossa da Confesercenti e patrocinata dall'Amministrazione comunale e dalla Provincia di Trento. Ecoshopping negli anni scorsi ha coinvolto numerosi negozi della città, che regalavano ai propri clienti un biglietto dell'autobus e a una cartolina per partecipare all'estrazione di biciclette elettriche o a pedali.

Al lavoro in bicicletta. Dopo il successo delle scorse edizioni, ritorna anche quest'anno l'iniziativa **"Al lavoro in bicicletta"**, il progetto realizzato dal Comune di Trento per sostenere la diffusione della cultura della ciclabilità. "Al lavoro in bicicletta" vuole incoraggiare l'uso della bicicletta per gli spostamenti casa – lavoro e dare un riconoscimento a chi la utilizzerà nei mesi di maggio e giugno. La novità di quest'anno è che la partecipazione è aperta a **tutte** le aziende (amministrazioni, istituti scolastici, ditte private, ...) che abbiano sede all'interno del Comune di Trento. Sarà sufficiente che le aziende comunichino il loro interesse e il nome di un referente affinché i propri dipendenti possano partecipare a questo "concorso" che mette in palio ricchi premi: un viaggio di quattro giorni sul lago di Costanza, un soggiorno in val di Fiemme, una bicicletta, un abbonamento annuale al car sharing e altro ancora. L'estrazione dei premi è prevista nel mese di settembre e la lista dei fortunati vincitori sarà pubblicata nella sezione dedicata sul sito del Comune (www.comune.trento.it) .

Michelangelo Marchesi
Assessore all'ambiente e alla mobilità
Comune di Trento

Udine

La mobilità sostenibile è una delle priorità dell'Amministrazione comunale di Udine. Ci siamo impegnati non soltanto per potenziare infrastrutture ma anche per far riscoprire ai cittadini la cultura della bicicletta. Le città, come quella di Udine, che hanno un centro storico importante, devono ritrovare sistemi di percorribilità non basate soltanto sulle auto private. Promuovere l'uso della bicicletta e dell'andare a piedi significa anche promuovere uno stile di vita sano: l'Organizzazione mondiale della Sanità, infatti, raccomanda almeno 30 minuti di attività fisica al giorno. Migliorare le infrastrutture significa dunque promuovere la salute dei cittadini.

Fra le priorità dell'Amministrazione comunale c'è l'impegno per incentivare la mobilità sostenibile. Il Comune ha incrementato i percorsi ciclabili*,* (41 mila metri nel 2008, quasi 47 mila metri nel 2010). All'interno dei parchi Cormor e Torre, in particolare, le piste ciclabili si estendono per quasi 8.900 metri. È stata anche realizzata una guida alle piste ciclabili per pedalare sicuri e conoscere rischi e pericoli della strada anche per le due ruote.

Percorsi ciclabili	2008	2009	2010
Metri	41.615	42.575	46.924

***Bike Sharing*. Un importante progetto attivato nel 2009 per favorire la mobilità sostenibile è il bike sharing. Il servizio è dotato di 9 stazioni distribuite in città per un totale di 104 postazioni. Nel secondo anno di utilizzo del bike sharing, il trend è in evidente crescita, sia tra i residenti (+32,2%) che tra i non residenti (+81,1%). Oltre il 90% degli utenti ha usato il servizio per spostamenti di durata inferiore ai 30 minuti (da una stazione di posteggio all'altra), beneficiando della prevista gratuità.**
Oggi sono oltre 300 gli iscritti a questo innovativo sistema e gli utilizzi mensili hanno superato il migliaio. Dati che ci incoraggiano ad investire nel 2011 per potenziare le "bicistazioni" in altre zone della città.

Utilizzatori Bike sharing	2009	2010	marzo 2011
Residenti a Udine	87	115	122
Residenti fuori Comune	95	172	180
Totale	182	287	302

Il Comune spinge l'utilizzo della bicicletta anche per gli spostamenti di lavoro dei suoi dipendenti.

Veicoli del Comune	2008	2009	2010
Biciclette	71	89	91

***I progetti ciclabili*.** **Il Piano per la ciclabilità prevede, come da programma, il completamento dei tratti ora non collegati, insieme alla manutenzione degli esistenti e la realizzazione delle tre dorsali verdi (percorsi ciclabili nel verde" che permettono di raggiungere il Parco del Cormor, Cussignacco, Area Peep Est/Parco del Torre, Area Peep Ovest).**

Le opere del triennio avviate o concluse nel 2008-2010:

1. **percorso ciclabile viale Europa Unita**
2. **pista ciclabile sottopasso viale Vat**
3. **ciclo-pedonale Chiavris-del Maglio (area sportiva)**

La priorità è il completamento dell'anello ciclabile per la totale messa in sicurezza del ring cittadino. Sono state finanziate ed ora in corso di progettazione in particolare via San Daniele e viale Europa Unita. Nel tratto compreso tra piazzale XXVI Luglio e piazzale Cella è stata realizzato un percorso ciclo-pedonale sul lato ovest e una pista ciclabile in sede propria da metà via circa fino a piazzale Cella. Con quest'ultimo intervento si finalizza il collegamento tra l'anello ciclabile di piazzale XXVI Luglio realizzato quest'anno e piazzale Cella. Su piazzale D'Annunzio è previsto un intervento il prossimo anno che porterà alla riorganizzazione dell'attuale intersezione tra viale Ungheria, viale XXIII Marzo e viale Palmanova. Viene modificato il percorso ciclabile proveniente da viale XXIII Marzo allo scopo di collegarlo all'itinerario ciclabile FVG 1 - Coccau-Grado. Su via Pradamano è stata completata la realizzazione di un marciapiede sul lato destro ciclopedonale nel tratto da via della Cernaia a piazzale Cavalcaselle e, incluso il tratto di via delle Fornaci, per il collegamento all'area verde.

Nell'elenco di opere ora in fase di progettazione e che verranno cantierate il prossimo anno, rientrano anche interventi più specifici per la realizzazione di nuovi marciapiedi ciclopedonali: in via San Daniele, grazie alla cessione gratuita delle aree da parte dei residenti; in via Baldasseria Media (da piazzale Cavalcaselle fino alla scuola primaria Alberti) nell'ambito dell'itinerario ciclabile FVG 1; in viale dello Sport per completare il tratto dal sottopasso di via Martignacco alle case Ater.

I progetti speciali. **All'interno del progetto regionale denominato 'FVG1 - Ciclovia Alpe Adria', cofinanziato dalla Regione e che collegherà Coccau (confine italo austriaco) con Udine e Grado, il Comune di Udine ha individuato il percorso ciclabile che permette l'attraversamento della città e che costituisce un importante tratto della ciclovia che collegherà l'Austria e il Nord della Slovenia con la riviera adriatica del Friuli Venezia Giulia. L'itinerario attraverserà Udine da nordest verso sudovest, collegando l'ippovia ed il parco del Cormor al centro storico e poi da piazzale D'Annunzio su via Pradamano verso l'omonimo comune limitrofo. Gli interventi in progetto, consistono principalmente nella sistemazione delle pavimentazioni con adeguamento delle dimensioni dei tracciati alla normativa vigente (compatibilmente con la situazione oggettiva riscontrata), nella modifica di alcune aiuole spartitraffico anche con la creazione di piccole isole a protezione alla pista ciclabile, nella sistemazione di percorsi interni ai parchi urbani che attualmente si configurano come semplici sentieri privi di idonea pavimentazione. Particolare importanza viene data alla messa in sicurezza degli utenti con la realizzazione e l'integrazione sia della segnaletica stradale orizzontale e verticale, sia della segnaletica di indicazione. È già stata realizzata una corsia riservata ciclo-pedonale bidirezionale asse via Anton Lazzaro Moro - via Mantica - via Cosattini - via Zanon.**

Riconoscimenti. **Il Comune di Udine ha ricevuto nel 2008 il premio nazionale di "Amico della bicicletta" della Fiab. Questo grazie al fatto che la città dispone di 40 chilometri di percorsi e che «spostarsi a Udine in bicicletta è abbastanza facile, sicuro, sano e conveniente», come si legge nel commento della giuria. Non sono stati premiati, però solo gli sforzi odierni, ma la visione strategica per il futuro, in particolare «l'ampliamento della rete ciclabile sia nel centro che verso la periferia» e il bike-sharing che «permetterà l'uso gratuito delle biciclette a chi parcheggia in alcuni park comunali». Udine insomma, a detta della Fiab, è da considerarsi come «la capitale italiana della bicicletta».**

Gli eventi in bici. **Nel mese di giugno ogni anno si svolge Udine Bike (ex Udine Pedala), la tradizionale pedalata ecologica che dagli anni '80 attrae centinaia di udinesi e non solo. Anche Udine ha partecipato nel 2010 alla Prima giornata nazionale della bicicletta, promossa dal Ministero dell'Ambiente. Sono stati oltre 400 gli studenti di 11 scuole primarie e secondarie di primo grado di Udine e di altri sei Comuni dell'hinterland a partecipare nel 2010 a "Percorsi ImPossibili", la manifestazione, giunta al secondo anno, che vede protagonisti gli alunni nel trovare, in sella alla propria bicicletta, itinerari suggestivi e di particolare interesse presenti nel territorio del sistema urbano udinese. Il progetto rientra nell'ambito delle politiche per la promozione la cooperazione intercomunale, è coordinato dagli uffici Agenda 21 e Progetti educativi del Comune e finanziato dalla Regione.**

Furio Honsell
Sindaco
Enrico Pizza
Assessore alla Mobilità
Comune di Udine

Venezia

Venezia e la bicicletta hanno storie completamente diverse che non si sono ancora incontrate ma, sempre più velocemente, si stanno avvicinando. La città lagunare, pur senza bici, è da sempre prima nelle gare tra città sugli spostamenti sostenibili, quelli dove l'auto è perdente nei confronti di mezzi alternativi come il trasporto pubblico, la camminata, e ovviamente, anche la gondola. La parte di città cresciuta invece negli ultimi decenni in terraferma, intorno ad un groviglio di ferrovie e autostrade, è nata in condizioni morfologiche meno fortunate, caratterizzandosi da

subito per la sua insostenibilità negli spostamenti e nell'uso irrazionale del territorio. Mestre, Marghera e tutti i quartieri periferici di terraferma scontano uno sviluppo residenziale straordinario dagli anni 50 agli anni 80, caratterizzato da una scarsissima programmazione urbanistica e sostenuto invece dalla spinta turbolenta e disordinata tipica delle speculazioni edilizie. La città giardino di Marghera e l'ambito residenziale di viale San Marco sono gli unici esempi, tra i vecchi quartieri, di crescita programmata completa, capace di pensare contemporaneamente agli edifici ed alle strade necessarie per raggiungerli. I difetti di crescita urbanistica sono i motivi principali per i quali, in terraferma, gli interventi di regolazione del traffico e di sviluppo della mobilità sostenibile sono molto faticosi. Una maglia viaria quasi sempre incompleta e casuale, caratterizzata da strade troppo strette e quindi incapaci di accogliere insieme tutte le diverse componenti di spostamento, non si sposa bene con le nuove politiche di sostenibilità, quelle che propongono marciapiedi comodi, piste ciclabili sicure e corsie riservate per il trasporto pubblico.

Nonostante le condizioni di base fossero difficili, dagli anni '90 ad oggi, con graduale e progressiva determinazione, l'Amministrazione Comunale ha avviato sforzi significativi per sviluppare l'uso della bicicletta in terraferma, grazie anche ad una collaborazione sempre più concreta con le Associazioni del territorio più sensibili ai temi del rispetto dell'ambiente e della qualità della vita. Col senno di poi possiamo dire che investire sulla bicicletta e sul trasporto pubblico è stata una maniera per rimediare, con ingegno ed efficacia, agli errori del passato: se le strade sono strette, per migliorarne la circolazione, una buona soluzione è sicuramente quella di incentivare gli spostamenti che occupano meno sede stradale per passeggero: la bicicletta come l'autobus e il tram.

Le biciclette, a Mestre e Marghera, hanno iniziato ad esser numerose con l'arrivo degli operai che le utilizzavano per andare al lavoro ma anche per spostarsi all'interno dei posti di lavoro. Così accadeva per moltissimi operai a Porto Marghera, ma anche tra chi lavorava nelle ferrovie. Proprio all'interno del quartiere delle case degli ex ferrovieri è nata la prima pista ciclabile in comune di Venezia, in centro a Mestre.

Realizzata agli inizi degli anni '90 ha avuto il grande pregio di collegare 2 parti strategiche della città di terraferma, Mestre e Marghera, da sempre separate da un immenso fascio di binari diretti alla città storica d'acqua. Questa pista è diventata presto un elemento simbolo per chi, in città, ha iniziato a promuovere l'uso della bicicletta come elemento strategico per migliore la qualità della vita e degli spostamenti. Il suo livello di sicurezza diffuso e costante per tutta la sua lunghezza (oltre 1 km) e la sua capacità di attraversare il cuore di tutta la parte più vecchia di Mestre, l'hanno fatta diventare l'esempio di riferimento per tutti i progetti che sono arrivati in seguito. Una pista quasi sempre rettilinea, che collega lungo la direttrice più veloce due punti strategici come la stazione ferroviaria e l'unica piazza storica di Mestre. Tutta su sede propria, completamente illuminata, senza automobili vicino, affiancata solo da un marciapiede alberato e dal retro delle case degli ex ferrovieri. Di sezione variabile, dai 3 ai 2,5 metri, è ideale per chi ha fretta e anche per chi fa la passeggiata in bici coi bambini. Oggi è diventata l'itinerario n° 1 del nuovo BiciPlan del Comune di Venezia, e non poteva essere altrimenti. All'interno della nuova rete di piste ciclabili è stata allungata sia a Nord sia a Sud, arrivando ad una lunghezza complessiva di 4,3 chilometri.

Il BiciPlan del Comune di Venezia, approvato nel 2005, ha rappresentato il salto di qualità, in termini di strategia per la mobilità in bicicletta, che la città aspettava da tempo. Ha raccolto anni di dibattiti, proposte ed iniziative promosse dagli Amici della Bicicletta di Mestre e dalle altre Associazioni più sensibili su questi temi. Ha saputo guardare quello che di buono avevano realizzato altre città in Italia (come Bolzano e Ferrara) e anche in Europa (come Monaco, Erlangen, e Chambery) e contestualizzarlo nella terraferma veneziana. Questo prezioso lavoro di pianificazione e progettazione, realizzato dall'Ufficio Biciclette della Direzione Mobilità del Comune, nato solo due anni prima, aveva un chiaro e dichiarato obbiettivo: aumentare la percentuale di chi sceglie la bicicletta come mezzo di spostamento quotidiano preferendola all'automobile, per contribuire a ridurre l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico urbano.

Gli strumenti individuati dal BiciPlan per raggiungere questo importante obiettivo sono sostanzialmente due: una migliore offerta di piste ciclabili e l'avvio di una campagna di comunicazione in grado di superare l'immagine vecchia e poco attraente che la bicicletta aveva acquistato tra le giovani generazioni proprio a partire dagli anni '90.

Per lavorare sul primo strumento, quello che richiede di migliorare l'offerta di piste ciclabili, si è deciso di cambiare metodologia di lavoro, abbandonando il traguardo di aumentare continuamente i chilometri di piste ciclabili, magari a scapito della loro effettiva necessità. Non è vero che più piste ciclabili portano automaticamente

più ciclisti. Le piste ciclabili vanno fatte dove lo strumento di Pianificazione dedicato individua le prioritarie necessità di spostamento degli abitanti. Attraverso questo cambio di strategia si è riusciti ad ottenere conseguenze molto interessanti per la rete ciclabile di terraferma: non si sono più visti in città pezzi nuovi di piste ciclabili senza collegamento con il resto della rete ciclabile. Non più piste ciclabili che finiscono in prossimità ad ogni incrocio pericoloso per poi riprendere al di là dell'incrocio stesso.

Il nuovo BiciPlan ha stabilito quali percorsi ciclabili risultavano prioritari per conquistare più spostamenti in bicicletta e ne ha definito le caratteristiche uniformi di qualità, sicurezza, e riconoscibilità. Questi percorsi, proprio per la loro lunghezza, sono stati definiti "itinerari ciclabili". Sono 16, ognuno distinto con un colore, un numero, un punto di partenza e di arrivo. 15 su questi 16 itinerari ciclabili principali collegano i quartieri periferici con il centro di Mestre, formando una raggiera che confluisce su un anello centrale ciclabile, dal diametro di circa 300 metri, che circonda il piccolo centro pedonale, istituito intorno a piazza Ferretto solo a partire dal 1988.
L'estensione complessiva della nuova rete ciclabile principale prevista dal BiciPlan è di 70 chilometri di piste ciclabili, con un media di circa 4 chilometri per ogni itinerario, per la maggior parte protetti e separati dalla sede stradale.

All'interno del Piano è stata pensata anche un segnaletica dedicata a questi nuovi itinerari ciclabili, in modo tale da renderli facilmente riconoscibili. La nuova segnaletica verticale e orizzontale, ricca di colori e di informazioni, è servita anche per comunicare chiaramente a tutti i cittadini la novità introdotta sulla lunghezza e la continuità di queste nuove piste ciclabili.

Affinchè risultasse uno strumento concreto, davvero realizzabile, il BiciPlan ha studiato anche i dettagli degli incroci più pericolosi, in modo tale da produrre soluzioni capaci di migliorare la circolazione delle biciclette insieme a quella di tutti gli altri mezzi di spostamento già esistenti. Il costo complessivo inserito nel Bilancio del Comune di Venezia dei prossimi 3 anni per la realizzazione di piste ciclabili previste nel BiciPlan è di oltre 10 milioni di Euro. Attualmente risultano completati 4 itinerari principali, che sommati ai pezzi di piste ciclabili già esistenti in città, offrono un totale di circa 100 chilometri di piste ciclabili.

Grazie a questi primi interventi importanti si è già arrivati ad ottenere un risultato interessante sull'aumento di chi usa la bici in città: il modal-split del 2010 è pari ad oltre il 19% di media annua di spostamenti in bicicletta, con un alto uso della bici anche nel periodo invernale. L'obiettivo che non ci nascondiamo è quello di raggiungere il 25% entro la fine di questa legislatura e il 30% una volta che sarà completato il BiciPlan.

Da qualche anno abbiamo iniziato ad intervenire anche sui servizi a supporto della ciclabilità: dalla fine del 2006, presso la stazione ferroviaria è attivo il Bici Park che permette ad oltre 600 ciclisti di parcheggiare la propria bicicletta in totale sicurezza.

Attualmente l'Assessorato alla Mobilità del Comune è impegnato a sviluppare il progetto del nuovo Bici Park di Mestre, che sarà ancora più ampio e più attrezzato.

Durante il progetto europeo Mobilis sono state installate, in più punti della città, oltre 100 rastrelliere di nuova concezione. Da qualche mese è partito il nuovo servizio di Bike Sharing, per offrire la possibilità di spostarsi in città, utilizzando delle biciclette sempre disponibili posizionate in 9 punti strategici della città. Oltre 100 biciclette garantiscono a tutti spostamenti facili e comodi, proprio come succede nelle maggiori capitali europee. A dimostrazione del fatto che ormai la bicicletta è diventata, a tutti gli effetti, uno dei mezzi di trasporto più comodi e diffusi.

Parallelamente alle nuove realizzazioni l'amministrazione comunale sta continuando a sviluppare la pianificazione della ciclabilità in città: nel 2009 è stato approvato il BiciPlan di secondo livello, quello che prevede i collegamenti ciclabili con tutti i servizi di quartiere. Operando all'interno di un piano locale di riferimento, questo secondo piano prevede il collegamento di tutti i servizi principali di quartieri alla rete ciclabile principale, coinvolgendo le zone scolastiche, sportive e ricreative. In questo secondo livello di pianificazione sono state previste piste ciclabili sia in sede propria che in sede promiscua, anche utilizzando le zone 30 e quelle Residenziali, con le protezioni previste dal Codice della Strada. Esempio meraviglioso di questo nuovo modo di progettare gli spazi stradali interni ai quartieri residenziali è la zona residenziale completata al Piraghetto. Un progetto pilota che sta riscuotendo molti consensi per la qualità dei suoi interventi e il miglioramento della sicurezza stradale per tutti i mezzi di spostamento.

Durante il 2011 verrà approvato anche il BiciPlan di terzo livello, attualmente in fase di definizione. Questo ultimo strumento di pianificazione studia tutti i percorsi ciclabili dedicati al tempo libero, attraverso i punti più caratteristici del paesaggio lagunare, senza trascurare i collegamenti extraurbani con i comuni di prima cintura. L'obiettivo che non ci nascondiamo all'interno di questo piano è quello di garantire finalmente a tutti, sia ai turisti ma anche ai residenti che da anni lo stanno aspettando, un collegamento ciclabile tra la terraferma e Venezia. A quel punto, quando saremo riusciti ad unire le due parti di città con una moderna pista ciclabile potremo davvero dire che Venezia è città della bicicletta.

Ugo Bergamo
Assessore Mobilità e traffico
Comune di Venezia

Vicenza

La città di Vicenza ha 115.500 abitanti distribuiti in 80 Kmq. Gran parte del suo territorio si sviluppa in pianura con leggere pendenze. In zona collinare è situato un punto di grande attrazione turistica e di pellegrinaggio religioso, costituito dal Santuario di Monte Berico posto in una parte collinare subito a sud del Centro Storico, oltre la linea ferroviaria Venezia – Milano e la stazione ferroviaria.

Il Centro Storico di Vicenza con 23 monumenti e tre ville nelle sue aree periferiche (Villa La Rotonda a sud, Villa Trissino – Trettenero a nord e Villa Grazotti – Grimani ora Curti a est) sono stati dichiarati Patrimonio Mondiale dell'Umanità da parte dell'Unesco. Il Centro Storico è quindi di grande pregio architettonico e la maggior parte dei monumenti più importanti tutelati dall'Unesco sono situati all'interno della Zona a Traffico Limitato, che ha un'estensione di 380.000 mq. Il Centro Storico di Vicenza è inscrivibile in un cerchio avente diametro di 1 chilometro, mentre la parte urbanizzata della città (escludendo alcune frazioni esterne) è inscrivibile in un cerchio avente diametro di 2,5 chilometri. Potenzialmente quindi la città è assolutamente a portata di bicicletta.

la prima pista in Viale Verona (SS11, Venezia – Milano) (1960)

Il fatto che la città sia per la sua conformazione e dimensione territoriale a portata di bicicletta è dimostrato dalla vocazione naturale dei vicentini, che, ancora in assenza di particolari iniziative a favore della bicicletta ed in assenza di una rete di piste ciclabili, era ben rappresentata da un 18% di modal split a favore della bicicletta, registrato a metà degli anni '90.

Alla fine degli anni '90 le piste ciclabili presenti in città assommavano a circa 21Km, per lo più costituiti da piste separate realizzate soprattutto in contesti semiperiferici e legate pertanto ad un uso per il tempo libero. La pista più importante per lunghezza era la Casarotto (5,8 Km), realizzata nel 1992 sul sedime del vecchio trenino che portava da Vicenza a sud verso Noventa Vicentina. Questa pista transita accanto alla famosa Villa La Rotonda del Palladio.

La prima pista ciclabile documentata nel Comune di Vicenza risulta essere realizzata nel 1960, come testimonia questa curiosa foto dell'epoca scattata in Viale Verona, ossia il tratto della SS11 Venezia – Milano all'interno del centro abitato di Vicenza. Nel 2000 (delibera di Giunta Comunale n. 834 del 28/12/2000) è stato approvato il Programma Pluriennale delle Piste Ciclabili, che ha individuato una rete di 140 km di piste e percorsi ciclabili e ha portato alla realizzazione, ad oggi, di 42 km di piste ciclabili, soprattutto nell'ottica di realizzare, anziché tratti isolati, una rete di percorsi principali (5 percorsi prioritari), che vadano a formare un'ossatura di rete principale. Tale rete principale non è ancora terminata, ma in particolare negli ultimi anni, l'amministrazione comunale sta dando un nuovo impulso nel continuare sulla strada tracciata una decina d'anni fa, aggiornando e rendendo più efficaci i percorsi individuati.

Quindi allo stato attuale in Comune di Vicenza sono presenti 29 piste ciclopedonali in sede propria, che superano i 500 m di lunghezza, le quali, assommate ai tratti minori di 500m, totalizzano un'estensione di piste in sede propria pari a 38,5 Km.
I rimanenti 3,5 Km sono corsie riservate ciclabili monodirezionali.

passerella ciclopedonale zona piscine

casa avanzata in via dei laghi

pista ciclopedonale sant'antonino

pista ciclopedonale maddalene

L'attuale Amministrazione Comunale di Vicenza ha intrapreso e ha in programma una serie di iniziative/interventi finalizzati allo sviluppo della mobilità sostenibile nel territorio, ed in particolare della mobilità ciclabile, rilanciando e aggiornando il Piano delle Piste Ciclabili approvato più di 10 anni fa, e quindi sfociando, nell'ambito del redigendo Piano Urbano della Mobilità, nella stesura del BICIPLAN della città di Vicenza.

Già nel PAT approvato nel 2010, viene dato importante risalto al tema della ciclabilità come elemento di mobilità sostenibile, proponendo lo sviluppo di 7 direttrici territoriali per garantire le connessioni tra i comuni contermini, i quartieri periferici e le aree centrali, ma anche di una rete di distribuzione all'interno dei quartieri per promuovere l'accessibilità ciclabile ai diversi attrattori urbani. Il PUM ha preso il suo avvio nel gennaio 2011 e andrà di pari passo con il Piano degli Interventi, coordinando al meglio i temi di mobilità nello sviluppo del territorio.

Tra le iniziative promosse negli ultimi due/tre anni di prossima attuazione ricordiamo:

- **partecipazione alla Prima Giornata Nazionale della Bicicletta, promossa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, svoltasi il 9 maggio 2010, e adesione al Protocollo d'Intenti proposto dal MATTM per la promozione di politiche di sviluppo della mobilità sostenibile;**
- **partecipazione alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, con l'organizzazione annuale di una domenica senz'auto e nel 2008 organizzazione del convegno nazionale "La città del futuro sceglie la bicicletta" svoltosi il 3 ottobre;**
- **patrocinio alla manifestazione annuale di Bimbimbici, che si svolge a Vicenza da 12 anni: nell'anno corrente la manifestazione si terrà il giorno 8 maggio, con ogni probabilità inaugurando di fatto il nuovissimo campo scuola per l'educazione stradale a bambini e ragazzi, realizzato in tempi strettissimi;**
- **sottoscrizione da 3 anni di una convenzione annuale con l'associazione FIAB locale, Tuttinbici, per la collaborazione con l'ufficio biciclette del Settore Mobilità e Trasporti del Comune sui temi della mobilità ciclabile: sono stati sviluppati insieme importanti iniziative e progetti, che hanno portato alla redazione del piano delle rastrelliere in centro, al censimento delle piste esistenti, alla redazione dei progetti di bike sharing per la partecipazione a bandi regionali e nazionali e così via.**

nuove rastrelliere a 6 posti installate in centro

paletti di arredo per l'aggancio bici in centro

Tra gli interventi, nel corso del 2011 verranno cantierati altri 4 km di piste ciclabili e una passerella ciclopedonale, continuando l'attuazione del Programma Pluriennale delle Piste Ciclabili per la rete principale. Sta inoltre per essere varato un piano per la diffusione della ciclabilità nelle aree centrali, che prevede l'apertura di tutte le corsie riservate al TPL anche alle bici, rispettando le condizioni minime di sicurezza e l'introduzione di corsie ciclabili in contromano su sensi unici in importanti assi di accesso all'interno del Centro Storico, al fine di incentivare l'uso della bicicletta e per dare una risposta alle richieste di sicurezza e facilità di accesso a molti ciclisti. Questo progetto denominato "Ciclabilità Subito" porterà in pochi mesi ad aumentare la dotazione della rete ciclabile di circa altri 5 km, molto appettibili per la ciclabilità in centro.
Negli ultimi anni inoltre è stato approvato un piano di razionalizzazione e posa di nuove rastrelliere per il Centro Storico in particolare. Da un puntuale censimento effettuato, è risultato che nel Centro Storico venivano utilizzate circa 20 tipologie di diverse rastrelliere e nessuna di queste risulta ottimale per le esigenze dei ciclisti (funzionalità, aggancio al telaio per rendere più difficile i furti, comodità) e anche dei manutentori cittadini (solidità e facilità di pulizia).
Inoltre nel Centro vi è oggi una dotazione di circa 800 posti nominali e oltre a sostituirli con rastrelliere più funzionali e di sole due tipologie, si intende aumentarne la dotazione di altri 600 posti.

Il Pum in corso ci dirà a breve come è cambiata oggi la già importante ripartizione modale a favore della bicicletta che era del 18% a metà degli anni '90, mentre il biciplan ci aiuterà a fissare un traguardo di aumento di tale percentuale, in modo da porci sul livello delle più importanti città italiane ed europee, in quanto a sviluppo della mobilità ciclabile.

Achille Variati
Sindaco
Comune di Vicenza

I partners del giretto

L'abbigliamento Pistard, nasce per vestire il ciclista di città e sportivo con un look sobrio, senza però dimenticare le esigenze tecniche di chi si sposta ogni giorno sulle due ruote. Per il nome ci siamo ispirati ai vecchi pistard che gareggiavano all'interno del "nostro" Vigorelli sempre pronti ad effettuare imprese epiche contro il tempo o gli avversari.

I nostri pantaloni sono il frutto di un'accurata ricerca di materiali e il design è stato concepito per il massimo comfort e sicurezza durante le nostre pedalate. I materiali usati sono tutti antigoccia per evitare di bagnarsi quando si è sorpresi dalla pioggia e sono tutti dotati del sistema NCFS (No Crank Fastening System) una particolare allacciatura invisibile che fa dimentacare l'uso della molletta per non far incastrare la gamba destra nella catena.

Le nostre camice hanno un taglio particolare che consente la massima comodità unito a uno stile sportivo. Il taschino posteriore consente di portare con sè i piccoli oggetti senza correre il rischio di perderli.

Per chi pedala anche in inverno, abbiamo realizzato il giubbotto "Kenny", realizzato con un tessuto antiacqua, antiabrasione, antivento e al tempo stesso consente una traspirabilità eccezionale. E' dotato di un cappuccio con allacciatura alta che ripara sia dalle intemperie che dal freddo, la maniche terminano una chiusura studiata per non far passare troppo vento freddo e fa stare la manica tesa per evitare i ristagni d'acqua in caso di pioggia.

www.pistard.it

Hell's Kitchen

Metamorfosi da una gomma di bicicletta. Se una larva può diventare una farfalla, se un parassita può diventare una perla, se un pezzo di carbone può diventare un diamante, ma soprattutto, se la sfiga di bucare una gomma può diventare un'idea... ecco che anche una camera d'aria diventa improvvisamente una borsa. Anzi una collezione di borse: Hell's Kitchen The Diabolic Brand, 100% chic recycle.

Hell's Kitchen si ispira al malfamato quartiere di New York, oggi uno dei più in voga della metropoli, per sfornare le sue creazioni 100% chic recycle a partire dalla camera d'aria riciclata. Il designer Marco Lai, con il suo Diabolic Brand, ha la ricetta per preparare borse, caschi ed accessori urban-chic dal fascino irresistibile e dal nome appetitoso come Spaghetti, Maccheroni, Raviolo. Tutti i prodotti Hell's Kitchen sono MADE in ITALY e consegnati nell'originale ed italianissima scatola della pizza!

Capi unici al mondo. Non esistono doppioni di un originale Hell's Kitchen. Ogni pezzo unico, marchiato simbolicamente da una toppa di bicicletta e assemblato da materiali vissuti, quali la camera d'aria, le camicie vintage e le cinture di sicurezza delle auto. Porta addosso il segno autentico di una storia fatta di migliaia di chilometri.

Ogni piccola imperfezione ne racconta l'anima, unica, irripetibile... come te. Il processo di up-cycling La collezione di HK è interamente assemblata partendo materiali di recupero. La camera d'aria - di camion, di trattore e di bicicletta - viene acquistata a tonnellate dai gommisti e dai centri di smaltimento sul territorio. Viene lavata ad alte temperature con un speciale sapone ecologico. In seguito, viene assottigliata, fustellata, cucita e lucidata. Le cinture di sicurezza provengono dai centri di demolizione delle auto. Dopo il lavaggio si trasformano in comode tracolle oppure in manici della borsa. Le camicie e le t-shirt sono acquistate dagli importatori di vintage: una volta private di colletti e di maniche, foderano le borse in maniera sempre originale e diversa.

Bellezza, praticità, resistenza. Ideali per l'uso sulle due ruote e pensati per muoversi con stile nella metropoli, tutti gli articoli della collezione sono leggeri, robusti, impermeabili e pratici. Dal design alla lavorazione Hell's Kitchen è sinonimo di qualità della manifattura e affidabilità tecnica. Borse e caschi resistono praticamente a qualsiasi condizioni atmosferica. Non temono i graffi né lo sporco. Acqua e sapone ed un panno di lana sono sufficienti a farli tornare perfetti.

100% chic recycle. La camera d'aria è un prodotto di difficile smaltimento. Avendo a cuore la salvaguardia della natura, ogni prodotto Hell's Kitchen è pensato per durare una vita intera. La filosofia 100% chic recycle non si limita infatti alla sola fase di recupero dei materiali, di lavaggio eco-friendly e di manifattura dell'articolo, ma comporta altresì un impegno per il “riciclo continuo” e una garanzia di assistenza nelle piccole riparazioni.

www.hellskitchen.it

JIRObelt produce accessori come cinture, portachiavi e bracciali ri-utilizzando copertoncini di bici da corsa usati. Ogni accessorio è un pezzo unico che viene prodotto interamente a mano e utilizzando leghe di riciclo prodotte in Italia.

JIRObelt è un'idea di Diego Vallarin ed è un progetto che vuole mantenere stretto il concetto di artigianale e di manualità ma soprattutto di made in Italy. Questi fantastici accessori hanno la caratteristica di essere completamente personalizzabili con innumerevoli varietà di colore, sono tutti differenti e la loro particolarità è proprio quella di riportare i segni del loro utilizzo di pneumatici. Questo progetto nasce prima di tutto dalla passione per la bicicletta e per il rispetto verso l'ambiente.

Un'idea innovativa di riciclare un oggetto per ri-crearne un tutto nuovo ed esaltarne l'origine dove i defetti e l'usura diventano le principali particolarità di questi accessori.

JIRObelt ha anche collaborato con Vittoria per il Giro d'Italia 2010, rielaborando un'edizione limitata con uno storico copertoncino tricolore prodotto anni fa per Michele Bartoli. Potete vedere questi fantastici accessori sul sito www.jiro-belt.com dove vengono presentati alcuni esempi di cinture, portachiavi e bracciali in materiale riciclato.
Enjoy yourself!

www.jiro-belt.com

Inoda Sveje è uno studio di design fondato nel 2000 a Copenhagen da Kyoko Inoda e Nils Sveje. Lo studio ora ha sede a Milano e lavora principalmente per il settore del mobile, medico e dell'energia rinnovabile. Lo studio si contraddistingue per un approcio etico il quale li porta a rispettare non solo i prodotti ma anche l'intero contesto.

Bike 2.0 e' il progetto vincitore del 2010 Seoul Cylcle Design Competition svolto con l'assistenza tecnica di IPU. Con questo concept Inoda Sveje studio ha voluto rieditare il miglior mezzo di trasporto inventato dall'uomo, la bicicletta.

Grazie a una trasmissione completamente elettrica Bike 2.0 non é dotata di nessuna catena di trasmissione. Questa tecnologia é gestita dall'utente semplicemente con un movimento delle dita. Bike 2.0 é stata concepita per essere utilizzati in due modalitá: con batteria o senza batteria. La prima permette di avere una pedalata assistita costante, mentre la seconda permette di avere la pedalata assistita per un periodo ti tempo limitato dopo ogni frenata.

Il design é pensato per essere contemporaneo e fonde aspetti formali e tecnologici senza stravolgere l'immagine classica della bicicletta. Difatti Bike 2.0 usa parti standard come ruote e forcelle, per facilitare la manutenzione e permettere all'utente di personalizzare la bici.

www.inodasveje.com/

Appendice. I principali progetti europei

La ciclabilità, in ogni sua forma, rappresenta uno dei cardini sui quali deve basarsi un nuovo sistema di mobilità urbana. L'Unione Europea sta finanziando parecchi progetti volti a favorirla e a promuoverla. Ecco una carrellata delle iniziative europee alle quali partecipano Comuni italiani.

Il progetto denominato Carma (acronimo di Cycling Awareness Raising and Marketing) è stato presentato da un consorzio di 6 città (Parma, Goteborg, Londra, Eindhoven, Riga e Budapest) all'interno del programma europeo Intelligent Energy – Europe (IEE). L'Agenzia esecutiva per la competitività e l'innovazione (EACI), preposta alla valutazione delle proposte, ha selezionato il progetto presentato con un budget previsto di EUR 1.762.800,00 €. L'obiettivo principale delle azioni è sviluppare nuovi metodi di marketing sulla bicicletta portando la comunicazione ad un livello superiore, ovvero passando dalla comunicazione di massa ad una comunicazione maggiormente orientata verso gruppi definiti. Parma, che si propone di implementare la mobilità ciclabile del 58% entro il 2012 passando dall'attuale 19% al 30%, ha scelto come "target group" i dipendenti delle aziende pubbliche e private situate all'interno del cosiddetto "anello zero" (all'interno dei viali di circonvallazione). Sono quattro le azioni che costituiranno il "cuore" del progetto: un'analisi approfondita delle tipologie dei ciclisti ed i loro bisogni; stabilire dei network sia all'interno delle strutture che si occupano a vari livelli dei servizi per la ciclabilità sia con tutte le associazioni ed i gruppi d'interesse legati al mondo della bicicletta; campagne di comunicazione per migliorare l'immagine della bicicletta come mezzo di trasporto sicuro ed aumentare così l'uso del mezzo a due ruote per gli spostamenti quotidiani in città. Il sito è www.cyclingcarma.com/

Il progetto comunitario "Bicy – Cities and Regions of Bicycle", finanziato dal programma *Central Europe* dell'Unione Europea vede la Provincia di Ferrara come leader partner e coinvolge altre undici realtà istituzionali, enti locali, enti di ricerca, agenzie di sviluppo e Università, in rappresentanza di sette Paesi europei: Italia, Germania, Austria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria e Slovenia. Per l'Italia, oltre alla Provincia di Ferrara ente capofila, partecipano anche la Provincia di Ravenna e l'Università di Bologna (Ingegneria dei trasporti). Gli scopi del progetto BICY sono diretti allo sviluppo dell'intermodalità tra la bicicletta egli altri mezzi di trasporto ed alla definizione di percorsi di pianificazione che inseriscano la bicicletta a pieno titolo nei Piani Urbani dei Trasporti. Diverse le attività che il progetto prevede: un piano di comunicazione e promozione congiunto, la definizione di indicatori comuni per lo sviluppo di strategie transnazionali, parcheggi sicuri e servizi innovativi per la conoscenza della domanda di mobilità ciclabile e il conteggio dei relativi flussi. Un lavoro congiunto per un obbiettivo comune e sempre più imprescindibile per le politiche locali, che metterà a frutto conoscenze ed esperienze specifiche del mondo istituzionale e scientifico. Il sito è www.bicy.it

Il progetto CycleLogistic: "Muovere le merci in bici" è finanziato nell'ambito del programma IEE (uso efficiente dell'energia nei trasporti). CycleLogistic è finalizzato alla riduzione dell'energia utilizzata nei trasporti verso i centri cittadini grazie all'utilizzo della bicicletta, nelle diverse varianti "cargo" ed attraverso l'organizzazione di piattaforme logistiche esterne ai centri storici per poi effettuare la consegna delle merci attraverso mezzi ad impatto energetico ridotto al minimo. I partner coinvolti rappresentano un mix equilibrato di città: Ferrara (www.ferrarainbici.it), London (UK), Alba-Iulia (Romania); di esperti di risparmio energetico e mobilità: EAP Energy Agency of Plovdiv (Bulgaria), ECF-European Cyclists' Federation (Belgium) http://www.ecf.com, FGM-AMOR (Austria), CTC (UK) http://www.ctc.org.uk; e società di servizi logistici in bicicletta: Urban Cab (France) www.urban-cab.com, Messenger (Berlin, Germany), Copenhagenize (Denmark) www.copenhagenize.com. La strategia del progetto prevede l'organizzazione di gruppi di consegna merci con biciclette sin da subito operativi grazie alle indicazione dei partner con esperienza in materia, supportati da campagne informative dirette agli attori interessati: amministrazioni, associazioni di categoria, imprese, commercianti e cittadini utenti.

Cinque città europee – Brema (Germania), Grenoble (Francia), Tczew (Polonia), Venezia (Italia) e Zagabria (Croazia), con vari livelli di quota di utilizzo della bicicletta – costituiscono l'arena per analizzare i potenziali non ancora sviluppati della mobilità ciclistica. Le attività di PRESTO in queste città si concentrano sulla pianificazione di infrastrutture migliori e su attività di promozione mirate a incoraggiare l'utilizzo della bicicletta. I tre pilastri tematici di PRESTO sono: Pianificazione delle infrastrutture: infrastrutture adeguatamente pianificate sono fondamentali per incrementare l'uso della bicicletta. PRESTO offrirà la propria consulenza per lo sviluppo di strumenti di piano concreti volti a creare le condizioni funzionali e di sicurezza per la mobilità ciclistica. Promozione: l'informazione riveste un ruolo chiave nell'incoraggiare un nuovo approccio nei confronti della mobilità in bicicletta. Una informazione mirata e altre misure "soft" solleciteranno i cittadini all'uso della loro bicicletta per cominciare ad apprezzarne le possibilità e opportunità che essa offre. In questo modo sarà possibile intervenire sugli stili di vita e rafforzare la cultura della bicicletta. Promozione delle pedelec: le pedelec (bici a pedalata assistita) costituiscono la scelta ideale per gli spostamenti in bicicletta delle persone che non rientrano nel target abituale delle campagne promozionali della bicicletta standard: ad esempio gli anziani o le persone che vivono in zone collinose caratterizzate dal susseguirsi di discese e salite. La promozione delle pedelec presso questi gruppi di popolazione estenderà il bacino dei potenziali ciclisti. PRESTO è il primo progetto europeo che coinvolge i rivenditori di biciclette. L'associazione europea di settore dei rivenditori di biciclette (ETRA), partner nel progetto, intende aumentare presso i rivenditori locali il livello di consapevolezza della necessità di avere una appropriata offerta di biciclette per l'uso quotidiano. PRESTO organizzerà "dimostrazioni su strada" nelle cinque città con l'obiettivo di far familiarizzare gli utenti della strada con le biciclette a pedalata assistita. Il sito di PRESTO è http://www.presto-cycling.eu/it